RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

PARA A

SESSÃO DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

28 DE FEVEREIRO DE 1874

S. PAULO
TYP. DO «CORREIO PAULISTANO» DE J. R. DE A. MARQUES
27—*Rua da Imperatriz*—27
1874

1874
REFCP
fev.

Senhores Accionistas

A Directoria da Companhia Paulista vem cumprir o disposto no artigo 32 dos Estatutos, apresentando-vôs o Relatorio e Balanço relativo ao segundo semestre do anno proximo passado de 1873.

Trafego

O que diz respeito á esta parte do serviço, movimento da linha, conservação della, conservação do trem rodante, tracção, contas do rendimento, accidentes, &c., consta do Relatorio do Inspector Geral da linha, aqui annexo em N.º 1.

Cumpre aqui accrescentar que o augmento do trafego no anno de 1873, e que deve continuar consideravelmente

no de 1874, determinou a encommenda de mais uma locomotiva, pois as quatro existentes estão constantemente em serviço, o que não póde assim durar; e mais vinte e cinco waggões, pois que os que possuimos, além de servirem em um trafego augmentado consideravelmente, têm ainda de ser distrahidos (os razos) nos trabalhos da construcção do prolongamento da estrada.

A casa de *Ashbury Railway Carriage & Yron Company Limited.* que se encarregou de nos fornecer esses vinte e cinco waggões, escreveo-nos em 29 de Setembro que já estavam elles em construcção e custariam 117 £ cada um, entregues a bordo em Liverpool.

Aguardamos noticias do nosso encarregado da compra do material, actualmente em Londres, a respeito da locomotiva.

Antes de encerrar este capitulo relativo ao trafego, cumpre aqui dizer que as tarifas da estrada estão precisando de reforma.

Ha generos e objectos, que quasi não transitam na linha, attenta a elevação do preço de transporte.

Entretanto nada póde fazer a Companhia Paulista no sentido de remover esse inconveniente, pois que suas tabellas estão organisadas de accôrdo com as da estrada Ingleza, e, tendo o Engenheiro Fiscal della proposto ao Governo Imperial, em data de 24 de Outubro de 1872, uma reforma radical nas tabellas, preciso é vêr qual a resolução que tem essa proposta para haver a unidade de systhema entre as duas estradas.

E' de lastimar que sobre tão importante assumpto, que traz inconvenientes e vexames para o publico e para as Companhias, demorada tenha sido a providencia reclamada.

Em data de 10 de Novembro ultimo solicitou esta Directoria auxilio do Governo Provincial, afim de que por sua intervenção se consiga do Governo Geral remover o obice que nos entorpece na direcção de nossa linha.

Movimento de acções

No semestre á que este Relatorio se refere, effectuaram-se transferencias de 3,396 acções.

Dividendos

Ha duas ordens de dividendos.

Um das acções da estrada de Jundiahy a Campinas.

Outro das acções do prolongamento, ou de Campinas ao Rio Claro.

*
* *

Quanto aos primeiros, na fórma do artigo 54 dos Estatutos e em vista do annexo N.º 2, a Directoria propõe o pagamento do nono dividendo, correspondente ao segundo semestre do anno proximo passado de 1873, na razão de 7$060 por acção, que equivale a 8 3/4 % sobre o capital arrecadado.

A este resultado chegou pelos seguintes tramites:

A receita bruta da estrada foi de	338:628$906
A deduzir:	
Quantias em mãos de diversos devedores	12:634$013
Resta	325:994$893
A deduzir a despeza . . .	125:529$253
Resta renda liquida . . .	200:465$640

Em observancia do artigo 57 dos Estatutos fez-se nesta quantia a deducção de seis decimos por cento (24:000$000) sobre o capital para formar fundo de reserva. O resto (176:465$640) reunido ao saldo, que ficou indivisivel, do semestre passado (295$465) é destinado ao actual dividendo na proporção retro indicada, e a vós compete, na fórma do artigo 54, resolver sobre o seu pagamento.

*
* *

Quanto ás acções do prolongamento, é este o primeiro dividendo que se vai pagar.

Feita a arrecadação de capitaes na razão de cinco por cento sobre as vinte mil acções, cuja emissão foi autorisada, apurou-se em 9 de Agosto proximo passado, data do encerramento da chamada, a quantia de dusentos contos de réis.

Calculou-se o juro dessa quantia até 31 de Dezembro de 1873 á razão de 7 por cento o qual monta a 5:483$333.

Esta quantia, distribuida pelas vinte mil acções emittidas, dá um dividendo de 274 réis por acção.

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
BIBLIOTHECA

Fundo de rezerva

A segunda parte do citado artigo 57 dos Estatutos determina que o fundo de rezerva seja empregado em apolices da divida publica, acções da Companhia, ou pelo modo que julgue a Directoria mais conveniente, com a approvação da assembléa geral dos accionistas.

A Directoria tenciona empregar os vinte e quatro contos, de preferencia, em acções da Companhia Paulista, e, na falta destas, em apolices da divida publica, esperando merecer a vossa approvação.

Contabilidade

Ha duas escripturações separadas—a da estrada de Jundiahy á Campinas, e a da estrada de Campinas ao Rio Claro.

Ambas estão em dia, como podeis vêr nos livros, que estão á vossa disposição.

Pelos annexos Ns. 3, 4 e 5 conhecereis o estado economico da Companhia.

Contas finaes da estrada de Jundiahy á Campinas

Depois das occurrencias referidas no ultimo Relatorio, apenas se deo o seguinte:

Os emprezarios das obras, scientificados de que em vista do parecer do Dr. Paula Sousa nada mais a Directoria lhes pagava, pois entendia já haver pago em excesso,

o que em tempo liquidaria, propuzeram contra ella no fôro desta Capital em Setembro proximo passado, uma acção ordinaria para cobrança daquillo que se julgam credores.

A defeza dos direitos da Companhia está confiada á pericia do Advogado Conselheiro João da Silva Carrão.

A causa proposta pelo Engenheiro Dr. Viriato de Medeiros contra a Companhia e que segundo foi dito no Relatorio passado, pendia do Tribunal de segunda Instancia teve ahi despacho desfavoravel as intenções do mesmo pois mandou o Tribunal que ella continuasse no Juizo arbitral.

O despacho foi embargado e pende de solução.

Negocios com a Companhia Mogyana

Em 24 de Setembro proximo passado propoz a Companhia Mogyana que se facultasse a construcção de um edificio em terrenos da estação de Campinas para abrigo de seus carros e que se entrasse em um accôrdo sobre o serviço de baldeação de cargas e despacho de passageiros, encarregando-se a Companhia Paulista desse trabalho.

Elaborou-se um projecto de contracto sobre a proposta feita, que foi remettido á consideração da Directoria da Companhia Mogyana em data de 29 de Outubro e que está em via de realisação.

Questões com o Governo Provincial

No recente Relatorio que o Exm. Presidente da Provincia apresentou á Assembléa Provincial, mencionou elle

occurrencias que se deram entre esta Directoria e o Governo, sobre as quaes deve a Directoria tambem agora se exprimir.

Trata-se da restituição que o Governo pretende que se lhe faça da somma de 15:113$284—e da reducção de tres classes de passageiros á duas.

*
* *

PRIMEIRA QUESTÃO

Conforme foi dito no ultimo Relatorio desta Directoria, findo o segundo semestre do anno de 1872 e não estando ainda verificado o rendimento da estrada, nem o seu custo definitivo, pediu a Directoria que o Governo lhe mandasse dar a metade dos juros a que estaria a Provincia obrigada, se tivesse de pagal-os integralmente sobre os 4,000:000$000 arrecadados, ficando essa quantia sujeita á liquidação que se fizesse do rendimento do semestre.

Recebeo-se assim a somma de **70:000$000.**

Verificou-se depois, contra a crença geral, que o onus da Provincia não importaria em tanto, e por isso, quando o Thesouro Provincial precisou pagar em Santos uma letra de quarenta contos, a Directoria promptamente o fez em 20 de Março de 1873.

Ficou sujeita á liquidação sómente a somma restante de 30:000$000.

Tendo posteriormente a commissão do Governo, liquidadora de contas da Companhia, completado seu trabalho examinando o rendimento e despezas do trafego no referido segundo semestre de 1872, verificou que o onus da Provincia só era de 15:113$284, e que portanto a Com-

panhia estava obrigada á restituição da differença entre aquella quantia e a de 30:000$000, isto é, devia restituir 14:886$716.

Esta quantia ficava á disposição do Governo logo que elle approvasse o parecer da commissão.

Em data de 22 de Janeiro, tendo já então o Governo as contas do semestre seguinte, (o primeiro de 1873), officiou a esta Directoria, declarando que approvava as contas da receita e despeza do trafego da linha, relativas a este semestre (de 1.º de Janeiro a 30 de Junho de 1873), com a obrigação porém de restituir esta toda a somma de 30:000$000, que possuia e não unicamente a de Réis 14:886$716.

Motivava esta deliberação a razão de que se no segundo semestre de 1872 não tivéra a Companhia rendimento para pagar 7 por cento de dividendo e precisava de Rs. 15:113$284 da Provincia, no primeiro semestre de 1873 tivéra mais do que o preciso para isso, e fundindo assimos dous semestres concluia do seguinte modo:

Rendimento do segundo semestre de 1872	124:886$716
Dito do primeiro semestre de 1873	162:895$709
No anno	287:782$425
Juros de 7 por cento sobre os 4,000:000$000 . . .	280:000$000
Excesso de 7 por cento . .	7:782$425

Ficou por isso dispensada a garantia da Provincia, concluiu o citado officio.

Não ha porém a menor razão nessa pretenção do Governo.

Se no segundo semestre de 1872 a Cempanhia não fez com o seu trafego arrecadação sufficiente para pagar dividendos de 7 por cento aos accionistas, faltando-lhe a somma de 15:113$284, a Provincia era obrigada a fornecer essa quantia, conforme a clausula 14.ª do contracto de 29 de Maio de 1869, celebrado por esta Companhia e o Governo.

Se no seguinte semestre, o primeiro de 1873, a Companhia fez mais do que o sufficiente para pagar 7 por cento aos accionistas, nem por isso apparece a obrigação de restituir aquelles 15:113$284 que recebeo no semestre anterior.

O Governo, conforme a citada clausula 14.ª, é obrigado a fornecer de seis em seis mezes a quantia precisa para pagar juros a accionistas na razão de 7 por cento.

O direito porém de rehaver esses fornecimentos não realisa assim logo que n'um semestre a estrada der mais de 7 por cento.

Essa indemnisação dos adiantamentos feitos pela Provincia é materia clara e positivamente regulada nos artigos 22 do citado contracto e 55 e 56 dos Estatutos da Companhia.

O direito de indemnisar-se a Provincia dos fornecimentos que tem feito á Companhia como garantia de juros só apparece quando a Companhia tem lucros liquidos excedentes a 10 por cento.

Só então o Governo tem direito de entrar em partilha igual com a Companhia no excesso de 10 por cento, sendo essa partilha a compensação do dinheiro fornecido pelo Thesouro, a qual cessa quando se opera o reembolso (artigo 55 e 56 dos Estatutos).

A prevalecer a pretenção do Governo, teriamos que a Companhia estava obrigada a pagar sua divida antes de ter lucros liquidos excedentes a 10 por cento, isto é, antes do prazo marcado nas suas convenções com o Governo!...

Todas estas considerações foram levadas ao conhecimento do Excm. Presidente da Provincia em data de 28 de Janeiro.

Vendo porém a Directoria pelo Relatorio offerecido á Assembléa Provincial que parece o Governo persistir em suas idéas, e, desejando dar provas de seu animo razoavel e conciliador, em data de 18 do corrente fez sciente ao Governo que não fará duvida na restituição pretendida, se ficar firmado o principio de que assim como o Governo agora tomou o rendimento de um anno para concluir pelo desapparecimento do onus da Provincia, no futuro tambem as liquidações para indemnisação dos juros adiantados por ella serão feitas annualmente e não semestralmente.

Não se podia ser mais razoavel.

Recentemente recebemos o officio de 24 do mez actual, no qual o Governo, em resposta ao nosso de 18, declara que aceita a regra de liquidação definitiva annual, havendo porém liquidações provisorias semestraes para o effeito dos pagamentos.

Comprehendeo a Directoria depois de muito cogitar sobre os officios do Governo que toda a divergencia entre as duas partes contractantes nesta questão da restituição dos 15:113$284 repousa no modo de contar o anno.

O Governo calcula contando o anno financeiro ou administrativo que se finda em Junho; nós calculamos com o anno commum, que começa em 1.º de Janeiro e termina em 31 de Dezembro.

E' por isso ainda que, não tendo em 1872 a linha rendido 7 por cento, porque faltou-nos aquella quantia de

15:113$284 que o Governo suppriu, fecharam-se as contas a 31 de Dezembro, e não está obrigada a Companhia á restituição alguma, porque o semestre seguinte (1.º de 1873) vae unir-se ao segundo para verificar-se qual o rendimento da linha no anno de 1873.

Chamamos de novo a attenção do Governo para este ponto, visto que todas as contas da Companhia sempre foram feitas observando-se o anno commum e não ha determinação alguma que a obrigue ao anno financeiro.

Não ha ainda resolução sobre esta reclamação.

*
* *

SEGUNDA QUESTÃO

Reducção das tres classes de passageiros a duas

A Companhia da estrada de ferro de Santos a Jundiahy, de accôrdo com o Governo Imperial reduziu as tres classes de passageiros unicamente a duas, que são a primeira e terceira, e annunciou que do 1.º de Janeiro do corrente anno em diante este novo systhema seria posto em execução.

Entendeo esta Directoria que, sendo a nossa estrada de Jundiahy a Campinas um prolongamento da Ingleza, forçados estavamos a seguir aquelle expediente para evitar os inconvenientes da falta de uniformidade nas viagens.

O Governo Provincial, que autorisou provisoriamente essa deliberação, mais tarde, em officio de 3 de Janeiro proximo passado, reclamou o restabelecimento das tres classes de passageiros, porque, verificára que a modifica-

ção importava prejuizo publico, isto é—a reducção de classes de passageiros não consultava as conveniencias das fortunas.

A Directoria julgou opportuno então pôr patentes aos olhos do Governo os inconvenientes praticos que a duplicidade de systhemas de viagens nas duas estradas ia acarretar.

São elles os seguintes:

O grande inconveniente que sempre se procurou evitar no percurso de Campinas a Santos, isto é, a baldeação na estação de contacto (Jundiahy), realisar-se-ha inevitavelmente, se a linha Paulista tiver tres classes de passageiros e a linha Ingleza duas.

Figuremos a viagem na direcção de Campinas para Santos.

O passageiro compra em Campinas um bilhete de segunda classe: viaja de Campinas a Jundiahy no carro correspondente.

Chegando a este ponto, o carro de segunda classe não continúa a transitar, e o passageiro precisa transportar-se para um carro de primeira ou de terceira á sua escolha.

Já não é muito agradavel essa transicção da pessoa com os pequenos objectos, que quasi sempre traz comsigo no carro de passageiros.

Não é tudo.

Para ir tomar assento n'um carro de primeira ou terceira classe precisa o passagairo comprar na estação de Jundiahy novo bilhete, que a isso o habilite, porque em Campinas elle não póde comprar bilhete de viagem de *Jundiahy á qualquer ponto da linha Ingleza:* a emissão de bilhetes de estação a estação pertencente a uma das duas Companhias é direito exclusivo della e que não póde por modo algum ser exercido por outra.

Eis pois segundo inconveniente: o trabalho e incommodo da compra de novo bilhete durante a viagem na estação de contacto.

Mas a diversidade de classes de passageiros importa a diversidade de direitos quanto á bagagem.

O passageiro de primeira classe tem o direito de transportar bagagem livre de frete até quarenta kilogrammas; o da segunda classe até trinta; o da terceira até vinte.

Se pois o passageiro, que veio de Campinas em carro de segunda classe, quer de Jundiahy para baixo continuar em carro de terceira, só tem bagagem livre de frete até o pezo de vinte kilogrammas, devendo pagar o excesso desse pezo.

Dahi a necessidade da baldeação da bagagem para passar por novo pezo e receber novo despacho de Jundiahy para baixo.

O passageiro em Jundiahy portanto tem de comprar bilhete para si: tem de apresentar o bilhete de sua bagagem que veio de Campinas para retiral-a: tem de procural-a no meio de uma infinidade de volumes: tem de pezal-a e despachal-a outra vez collocando-se nella novos rotulos!...

Mas tudo isto não se póde fazer sem dar maior demora ao trem na estação de contacto.

Compra de bilhetes, pezo e despacho de bagagem, manobra para retirar do comboy os carros de segunda classe, que não pódem descer de Jundiahy, ou para addicionar os que têm de subir para Campinas, são actos que demandam tempo, que importará necessariamente o retardamento da viagem.

Assim pois o passageiro de segunda classe, além dos encommodos que elle mesmo soffre, virá a ser causa de encommodos para os de primeira e terceira, porque quem

entra em um carro de estrada de ferro, quer o seu transporte rapido, e aqui não o conseguirá pelas razões supra expostas.

Se foi inconveniente a reducção de tres classes de passageiros a duas, o remedio a esse mal não está na desharmonia do systhema de viagens nas duas estradas. Desde que a Companhia Ingleza só dá duas ordens de passageiros, o mal de se fazer o mesmo na linha Paulista é menor do que a falta de uniformidade.

Estas considerações fizeram impressão no Exm. Presidente da Provincia, e em seu recente Relatorio á Assembléa Provincial declarou que fez subir á presença do Governo Imperial o officio desta Directoria com os esclarecimentos preexistentes e com outros prestados pelo Engenheiro Fiscal da estrada Ingleza, ponderando a conveniencia de serem restabelecidos os carros de segunda classe.

A Directoria o deseja.

Prolongamento da estrada

Conforme foi dito no Relatorio passado estavam tomadas até a data do mesmo 19,450 acções.

Como se esperava, em poucos dias foi esgotado o numero das restantes, e a emissão de 20,000 completou-se.

Ainda hoje ha pedidos de acções do prolongamento no escriptorio, e com desgosto retrocedem os que assim tardiamente as procuram.

Despezas de exploração da linha, levantamento da planta e outras, determinaram a primeira chamada na razão de 5 por cento que, terminando como já o dissemos em 9 de Agosto, rendeo Rs. 200:000$000.

Esta quantia é insignificante para as grandes despezas que ahi estão imminentes.

Com effeito, arrecadados dusentos contos, em Agosto, em Outubro já a Directoria mandou á Europa um empregado encarregado da compra do material, e em Novembro enviou um credito da importancia de tresentos contos.

Este credito, conforme communicações de Londres, está sujeito já aos primeiros compromissos da compra do material, e necessarias são novas remessas de fundos nas seguintes datas:

Em Março £. 30,000.
Em Maio » 30,000.
Em Julho » 8,500.

Quer isto dizer que, só pela compra do material ha uma despeza de cerca de mil contos de réis na Europa, que unida ás de fretes, seguros, e outras no paiz, de preparação da estrada, &c., montará a cerca de dous mil contos.

Esta somma tem de ser arrecadada até Julho proximo—o que determina a necessidade de repetidas chamadas proximas umas das outras.

Se por um lado esta noticia desagrada, pois que importa para o accionista a necessidade de fortes contribuições em prazos curtos, por outro lado, ella satisfaz, pois que denuncía que muito brevemente colheremos os fructos e vantagens da linha do prolongamento.

A celeridade na realisação da estrada adiante de Campinas era e é todo o nosso desideratum: a celeridade vae se verificando; ella importa porém esse onus de que se não póde fugir.

Com effeito, parece que não ha exemplo no paiz da brevidade com que marcham os trabalhos da nossa estrada de Campinas ao Rio-Claro.

No dia 26 de Julho proximo passado fincou-se a primeira estaca da linha de exploração no extremo dos trilhos na estação de Campinas; no dia 31 de Dezembro seguinte fincou-se no Rio-Claro a ultima estaca finalisando ahi os estudos do prolongamento; e todo o trabalho de engenharia mais se fez, que habilitou-nôs, a estarmos hoje com metade da linha em construcção, isto é, desde Campinas até o rio Piracicaba, extensão essa que mede 45 kilometros.

Com effeito, em 21 de Novembro foram apresentadas ao Governo Provincial planta e perfil de trinta kilometros, que foram approvados por acto de 4 de Dezembro; e em 15 de Janeiro foram apresentados os mesmos trabalhos reativos aos quinze kilometros seguintes, que foram approvados em 15 de Janeiro.

Já em Novembro e Dezembro havia feito a Directoria correr editaes convocando empreiteiros para a construcção da estrada, e tendo recolhido quinze propostas, d'entre ellas escolheo tres, e com os tres proponentes dellas contractou a construcção do leito da estrada do modo seguinte:

A Squire Sampson deo os quinze primeiros kilometros.

A J. Murray deo os quinze immediatos.

A Allen Baggot e G. Jeffery deo os quinze ultimos.

Os detalhes dessas empreitadas constam dos annexos Ns. 6, 7 e 8.

Foi feita logo a inauguração de trabalhos da construcção e de 1.° de Fevereiro corrente se contam os prazos para os tres empreiteiros.

Tambem foram contractados 63,000 dormentes e 800 postes para o telegrapho com Antonio José de Freitas Ri-

beiro & C.ª e com Corrêa Franco & Godoy Lobo conforme se vê dos annexos Ns. 9 e 10.

Em 26 de Outubro fez a Directoria partir para a Europa o chefe de officinas W. J. Hammond a quem incumbiu de em accôrdo com a casa de Fry e Miers de Londres contractar todo o material preciso conforme as listas, especificações e instrucções constantes dos annexos Ns. 11 a 16.

A proficiencia, os conhecimentos technicos e locaes deste empregado que foi á Europa, nos deixam esperar vantagens na negociação que se lhes confiou.

Aguardamos brevemente communicações detalhadas de seu trabalho na Europa, pois que a primeira parte do seu tempo quando lá chegou, foi destinada a visitar fabricas, estudar os melhoramentos que por ventura se tenham realisado, e escolher contractantes.

Estão assim dadas todas as providencias que nos deixam esperar que em Outubro ou Novembro futuro teremos adiante de Campinas mais trinta e oito kilometros a percorrer com a locomotiva; collocada ahi a primeira estação, o que utilisará a conducção da futura safra.

Mais amplos detalhes do serviço achareis no Relatorio aqui annexo em N.º 17, do Engenheiro Chefe, o Dr. Antonio Pereira Rebouças filho, em quem a Directoria folga de reconhecer dedicação á empreza, ardor no trabalho e consciencia na gestão de nossos interesses.

Basta attender para a brevidade do tempo e para a modicidade da despeza que nos custam seus trabalhos.

Os estudos definitivos, isto é, noventa e um kilometros, que vae ter a linha de Campinas ao Rio Claro, ficarão completamente concluidos em Março futuro.

Nesse tempo apresentaremos ao Governo Provincial o resto dos planos da estrada inclusive o da importante ponte sobre o rio Piracicaba.

Assim teremos que o trabalho de exploração do terreno, levantamento da planta, preparação dos planos para serem presentes ao Governo, começado a 26 de Julho e terminado em Março seguinte, será de oito mezes para noventa e um kilometros, existindo já em construcção metade dessa distancia.

Quanto á despeza, a conta constante do Relatorio annexo em N.° 17 indica que os noventa e um kilometros nôs vão custar muito menos do que trabalhos identicos da estrada de Jundiahy á Campinas.

Em tempo liquidaremos a differença.

Temos concluido.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 26 de Fevereiro de 1874.

A Directoria

Dr. Clemente Falcão de Sousa filho
Presidente.

Francisco Antonio de Sousa Queiroz.

Martinho da Silva Prado.

Bernardo Gavião.

Barão de Tres Rios.

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral da Linha

ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY A' CAMPINAS

COMPANHIA PAULISTA

Illm. Sr. Dr. Presidente da Directoria.

Tenho a subida honra de submetter a V. S. o Relatorio do serviço da linha para o semestre findo em 31 de Dezembro de 1873.

TRAFEGO

Pelo quadro abaixo vêr-se-ha que houve um augmento consideravel, tanto no numero de passageiros transportados, como no trafego de exportação, no semestre que acaba de findar, sobre o semestre correspondente do anno de 1872. Na verba «genèros de importação» houve 1,949,860 kilos menos em 1873 do que em 1872. O facto de ter havido um trafego superior, de importação, no semestre de 1872 ao de 1873 attribuo a terem os negociantes de Santos guardado os seus generos para a abertura da nossa linha até Campinas.

Do que posso colher, não se tem remettido mais do que a metade da ultima safra—é pois de esperar que a renda do semestre de Junho de 1874 seja igual, senão su-

perior ao de Dezembro de 1873, lembrando-se que nesse semestre teremos de transportar quantidade consideravel de trilhos, &c., para as Companhias Mogyana, e Gaz de Campinas.

QUADRO ACIMA REFERIDO

Semestre findo em	NUMERO DE PASSAGEIROS	GRNEROS DE EXPORTAÇÃO *Kilos*	GENEROS DE IMPORTAÇÃO *Kilos*	TOTAL DE CARGAS *Kilos*
31 de Dezembro de 1872.	24,894	14,330,330	10,476,750	24,807,080
31 de Dezembro de 1873.	29,165	19,787,800	8,526,890	28,314,690
Mais em 1873	4,271	5,457,470	. . .	3,507,610
Menos em 1873	. . .	. . .	1,949,860	

ACCIDENTES E OCCURRENCIAS NA LINHA

No dia 1.° de Julho de 1873, foi barbaramente assassinado o Chefe da Estação de Capivary, Sr. Jesuino Mendes. Nelle perdeo a Companhia um empregado bom e fiel.

No dia 20 de Julho proximo passado foi morto, perto de Capivary, um preto que se achava na linha em estado de embriaguez. O machinista fez todos os esforços para evitar o sinistro, mas não foi possivel fazer parar o trem em tempo, e as seis primeiras rodas da machina passaram por cima do mesmo.

A 17 de Outubro foi pelo vento derrubado o tecto do alpendre da plataforma da Estação de Campinas.

A 29 de Novembro, o trem das 6.15 da manhã de Campinas deo com um boi na linha no kilometro N.° 19, resultando o desencarrilhamento de dois wagões, e demora de tres horas ao trem de passageiros. O ajudante do guarda-trem pulou do break e rolou no aterro, ficando com uma perna machucada.

CONTAS DO RENDIMENTO

Vão annexas as contas da receita e despeza do semestre, demonstrando que a receita foi de 331:086$535 rs., e a despeza de Rs. 120:908$098, sendo a relação da despeza para a receita de 36,51 %

CONSERVAÇÃO DA LINHA, TREM RODANTE, &c.

Na ausencia do Sr. W. J. Hammond o Engenheiro e Chefe da Tracção, que, pela Directoria, foi mandado á

Europa tratar da compra e inspecção de material para o prolongamento ao Rio Claro, me cumpre o dever relatar o que tem havido nessas repartições.

CONSERVAÇÃO DA LINHA

Estão em bom estado de conservação a via permanente e dependencias da linha.

Durante o semestre foram levantados diversos aterros entre Cachoeira e Vallinhos, e entre esta e Samambaia. Foi continuando a substituição dos dormentes de canella que tinham apodrecido, e, como estão quasi esgotados os dormentes que sobraram da construcção, é preciso tratar-se de novo fornecimento para poder-se renovar todos aquelles de má qualidade.

O alpendre da plataforma da estação de Campinas, que foi derrubado pelo vento a 17 de Outubro, está sendo substituido por outro de systhema differente, e dentro em pouco tempo ficará concluido.

TRACÇÃO

Estão em perfeito estado de conservação as locomotivas, o trem rodante, officinas, &c.

Foram pintados e envernizados varios wagões e carros, e convertidos dous dos wagões descobertos de lastro em wagões de carga com lados mais altos.

Sendo necessario para o serviço das officinas, foi assentada uma serra circular, sendo levado ao custeio o custo da mesma.

Finaliso assegurando a V. S. que todo o material da Companhia está em bom estado, e que o serviço continúa a marchar com a desejada regularidade.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Sousa filho,
Dignissimo Presidente da Companhia.

W.m Burnett

Inspector Geral.

Campinas, 24 de Janeiro de 1874.

ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY Á CAMPINAS

COMPANHIA PAULISTA

Balancete para o semestre findo em 31 de Dezembro de 1873

Receita			TOTAL
Passageiros { 1.ª classe. 6,119	18:778$975		
2.ª » 8,850	14:215$745		
3.ª » 14,196	14:651$770	47:646$490	
Total. 29,165			
Encommendas, &c. . . .	. . .	2:897$500	
Cavallos, &c.	. . .	902$740	
Telegrapho.	. . .	1:536$880	52:983$610
Mercadorias — Toneladas 28,315	. . .	257:141$490	
Animaes	. . .	1:183$120	
Armazenagem	. . .	348$850	258:673$460
Aluguel de wagões, &c. . .	. . .	. . .	16:393$940
Arrecadação do imposto . .	. . .	. . .	1:994$395
Receitas diversas, a saber:			
Generos inflammaveis vendidos.	. . .	693$850	
Diversos objectos »	. . .	217$780	
Chapas de ferro »	. . .	24$000	
Notas de consignação »	. . .	13$500	
Multas	. . .	10$000	
Aluguel do guindaste. . .	. . .	20$000	
Descarga de wagões . . .	. . .	57$000	
Certidão	. . .	5$000	1:041$130
			331:086$535

Despeza		TOTAL
Conservação da linha —Abstracto A . .	35:801$492	
Tracção — » B . .	30:103$974	
Reparo de carros e wagões— » C . .	12:979$656	
Trafego — » D . .	29:831$393	
Despezas geraes — » E . .	9:101$073	117:817$588
Proporção do custeio da estação de Jundiahy .	. . .	3:090$510
Saldo liquido	. . .	210:178$437
		331:086$535

Campinas, 20 de Janeiro de 1874.

W.m BURNETT,
Inspector Geral.

ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY Á CAMPINAS

COMPANHIA PAULISTA

Abstracto da despeza para o semestre findo em Dezembro de 1873

ABSTRACTO—A

Conservação da linha e suas dependencias

Administração e escriptorio.	. . .	1:195$904
Conservação e renovação da via permanente :		
Pessoal.	23:335$520	
Material	6:211$452	29:546$972
Reparos de estradas, pontes, signaes, e obras . .	1:735$489	
Reparos de estações e mais edificios	3:323$127	5:058$616
Despezas extraordinarias	. . .	. . .
		35:801$492

ABSTRACTO—B

Tracção

Administração e escriptorio	. . .	2:090$450
Despezas das locomotivas em serviço :		
Pessoal.	6:658$590	
Carvão e lenha	12:271$180	
Agua	477$500	
Azeite, cebo e outros materiaes . . .	822$360	20:229$630
Reparo e renovação :		
Pessoal.	3:010$210	
Material	2:381$424	5:391$634
Despezas extraordinarias	. . .	2:392$260
		30:103$974

ABSTRACTO—C

Reparo e renovação de carros e wagons

Carros		
Administração e escriptorio	156$470	
Pessoal	894$510	
Material	2:417$193	3:468$173
Wagons		
Administração e escriptorio	839$722	
Pessoal	4:372$700	
Material	4:299$061	9:511$483
		12:979$656

ABSTRACTO—D

Trafego

Pessoal.	26:547$480
Azeite, graxa e outros materiaes . .	1:589$588
Fardamento	46$530
Impressos, papellaria e bilhetes. . .	1:329$575
Encerados, cabos, &c.	55$720
Despezas diversas.	262$500
	29:831$393

ABSTRACTO—E

Administração e despezas geraes

Ordenado do Inspector Geral . . .	1:730$040
Dito do Contador e Escripturarios . .	2:700$000
Despezas de Escriptorio. . . .	329$138
Annuncios	14$000
Telegrapho	3:355$873
Almoxarifado.	972$022
	9:101$073

Campinas, 20 de Janeiro de 1874.

W.m BURNETT,
Inspector Geral.

ANNEXO N.º 2

Demonstração do nono dividendo

Demonstração do nono dividendo vencido em 31 de Dezembro de 1873

Importancia destinada ao pagamento do dito dividendo (7$060 réis por acção	176:500$000	Saldo do Balanço relativo ao semestre findo nesta data	206:968$400
Idem idem ao fundo de reserva	24:000$000	Aluguel de casas e armazens	6:131$253
Idem que passa para o decimo dividendo . .	261$105	Importancia que sobrou do oitavo dividendo . .	295$465
Idem em mão de diversos devedores . . .	12:634$013		
Somma.	213:395$118	Somma.	213:395$118

Escriptorio central da Companhia Paulista em S. Paulo 31 de Dezembro de 1873.

Gabriel Nunes Ramalho, servindo de Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 3

Balanço de construcção

REPARTIÇÃO DE OBRAS PUBLICAS
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

CONSTRUCÇÃO

Balanço relativo ao semestre de Julho a Dezembro de 1873

ACTIVO

Accionistas		
Entradas a realisar	. . .	1,000:000$000
Estudos definitivos		
Gastos feitos com os mesmos	50:121$290	
Moveis e utensis		
Pelos comprados	5:405$970	
Instrumentos e ferramentas		
Idem idem	5:724$870	
Animaes		
Idem idem	1:124$000	
Alargamento de picada		
Gastos feitos com o mesmo	16:716$845	
Gastos de encorporação		
Pelos verificados	978$540	
Escriptorio technico		
Vencimento dos Engenheiros até 14 de Março de 1870.	29:481$340	
Trabalhos de construcção		
Importancia das obras feitas	2,957:693$819	
Deducção feita em virtude do parecer do Dr. Paula Sousa	210:494$384	2,747:199$435
Desapropriações		
Despezas feitas com as mesmas	38:159$325	
Dormentes		
Importe dos mesmos	143:040$950	
Póstes para telegrapho		
Idem idem	1:984$000	
Trem rodante		
Idem idem	169:018$731	
Trilhos e accessorios		
Idem idem	408:416$840	
Material fixo		
Idem idem	75:443$710	
Telegrapho		
Idem idem	8:672$480	
Locomotivas		
Idem idem	110:774$620	
Diversos materiaes		
Idem idem	25:506$996	
Juros e commissões		
Pagas em consequencia das remessas para Londres	5:805$710	
Despezas geraes		
Pelas que se fizeram	110;439$368	
Demanda com os empreiteiros		
Gastos feitos com a mesma	550$000	
Verificação de medições		
Pago pelo serviço da mesma	5:000$000	3,959:565$020
Inauguração		
Despezas verificadas (não vence juro)	228$280	
Construcção de casa		
Para o mestre de officinas (idem)	1:886$624	2:114$904
Diversos devedores		
Saldo em mão dos Empreiteiros Amaral, Faro & Rademaker	. . .	198:907$769
Caixa		
Dinheiro existente	. . .	4:417$495
S. E. ou O.		5,165:005$188

PASSIVO

Capital		
25,000 acções de 200$000 réis cada uma	5,000:000$000	
Dividendos		
Pelos que não tem sido reclamados	20:296$070	
Lucros e perdas		
Saldo desta conta	18:190$402	
Aluguel de casas e armazens		
Pelos verificados	6:131$253	
Differença de cambio		
Resultante das remessas de dinheiro para a Europa	1:634$248	5,046:251$973
Cauções		
Prestadas pelo Empreiteiro Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros	. . .	25:921$439
Emprestimo		
Importancia fornecida pela caixa do rendimento do trafego para gastos de construcção	. . .	92:831$776
		5,165:005$188

Escriptoria da Companhia Paulista em S. Paulo, 31 de Dezembro de 1873.

GABRIEL NUNES RAMALHO,
servindo de Guarda-Livros.

35

ANNEXO N.º 4

Balanços da receita e despeza do trafego

Balanço do trafego no semestre de Julho á Dezembro de 1873

RECEITA

VIAJANTES Por bilhetes vendidos	47:646$490	
ENCOMMENDAS E BAGAGENS Pelo trafego das mesmas	2:897$500	
CAVALLOS, &c. Idem dos mesmos	902$740	
TELEGRAPHO Por telegrammas expedidos.	1:536$880	
MERCADORIAS Pelo trafego das mesmas	257:141$490	
ANIMAES Idem dos mesmos	1:183$120	
ARMAZENAGEM Pela que foi cobrada	348$850	
ALUGUEL E DEMORA DE WAGONS Importe do mesmo	16:393$940	
ARRECADAÇÃO DO IMPOSTO Porcentagem cobrada.	1:994$395	
EMOLUMENTOS DO ESCRIPTORIO Pelos que foram cobrados	339$600	
MULTAS Pelas que foram cobradas	10$000	
INFLAMMAVEIS Venda dos mesmos	693$850	
RECEITAS DIVERSAS Importe das mesmas	1:408$798	332:497$653
IMPOSTO DE TRANSITO Saldo desta conta	11:539$470	
COMPANHIA INGLEZA Importancia devida a mesma	250:850$095	
DIVERSOS CREDORES Saldo a favor de diversos	177:236$617	439:626$182
S. E. ou O.		772:123$835

DESPEZA

MATERIAES PARA CUSTEIO Importe dos mesmos	132:459$058	
TRACÇÃO Despezas feitas com a mesma	30:103$974	
CONSERVAÇÃO DA LINHA Idem idem	35:801$492	
CARROS E WAGONS Reparos dos mesmos	12:979$656	
TRAFEGO Despezas feitas com o mesmo	29:913$393	
USO DE ESTAÇÃO Aluguel e despeza de custeio da estação de Jundiahy	3:090$510	
DESPEZAS DO ESCRIPTORIO CENTRAL Importe das mesmas	4:539$155	
DESPEZAS DIVERSAS Importe das mesmas	9:101$073	257:988$311
DIVERSOS DEVEDORES Dinheiro em mão de diversos	352:807$353	
EMPRESTIMO Importancia fornecida pela Caixa do rendimento do trafego para gastos de construcção	92:831$776	445:639$129
CAIXA Dinheiro existente		68:496$395
		772:123$835

Escriptoria da Companhia Paulista em S. Paulo, 31 de Dezembro de 1873.

GABRIEL NUNES RAMALHO,
servindo de Guarda-Livros.

Balancete da Receita e Despeza da estrada de ferro de Jundiahy á Campinas no semestre findo em 31 de Dezembro de 1873

RECEITA	N.º	IMPORTANCIA	SOMMA	TOTAL
Passageiros 1.ª classe	6119	18:778$975		
Passageiros 2.ª »	8850	14:215$745		
Passageiros 3.ª »	14196	14:651$770	47:646$490	
	29165			
Encommendas e bagagens		2:897$500		
Cavallos, &c.		902$740		
Telegrapho		1:536$880	5:337$120	
Mercadorias		257:141$490		
Animaes		1:183$120		
Armazenagem		348$850	258:673$460	311:657$070
Aluguel de carros e wagons			16:393$940	
Arrecadação do imposto de transito			1:994$395	
Receitas diversas			2:112$648	20:500$983
Emolumentos de transferencias de acções				339$600
Somma				332:497$653

DESPEZA	IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha. Abstracto A	35:801$492	
Tracção » B	30:103$974	
Reparos de carros e wagons » C	12:979$656	
Trafego » D	29:913$393	
Escriptorio central » F	4:539$155	
Uso da Estação de Jundiahy, &c.	3:090$510	
Despezas diversas » E	9:101$073	125:529$253
Saldo		206:968$400
Somma		332:497$653

Abstractos relativos ao Balancete supra

ABSTRACTO—A

Conservação da linha e suas dependencias

Conservação e renovação da via permanente		
Pessoal	23:335$520	
Material	6:211$452	29:546$972
Reparos de estradas, pontes, signaes, &c.	1:735$489	
Ditos de estações e mais edificios	3:323$127	5:058$616
Administração e escriptorio		1:195$904
		35:801$492

ABSTRACTO—B

Tracção

Administração e escriptorio		2:090$450
Despezas das locomotivas em serviço		
Pessoal	6:658$590	
Carvão e lenha	12:271$180	
Agoa	477$500	
Azeite, cêbo e outros materiaes	822$360	20:229$630
Reparo e renovação		
Pessoal	3:010$210	
Material	2:381$424	5:391$634
Despezas extraordinarias		2:392$260
		30:103$974

ABSTRACTO—C

Reparo e renovação de carros e wagons

Carros		
Administração e escriptorio	156$470	
Pessoal	894$510	
Material	2:417$193	3:468$173
Wagons		
Administração e escriptorio	839$722	
Pessoal	4:372$700	
Material	4:299$061	9:511$483
		12:979$656

ABSTRACTO—D

Trafego

Pessoal	26:629$480
Azeite, graxa e outros materiaes	1:589$588
Fardamento	46$530
Impressos, papellaria e bilhetes	1:329$575
Encerados, cabos, &c.	55$720
Despezas diversas	262$500
	29:913$393

ABSTRACTO—E

Administração e despezas diversas

Ordenado do Inspector Geral	1:730$040
Dito do Contador e Escripturarios	2:700$000
Despezas de Escriptorio	329$138
Annuncios	14$000
Telegrapho	3:355$873
Almoxarifado	972$022
	9:101$073

ABSTRACTO—F

Despezas do Escriptorio Central

Pessoal	3:483$330
Transporte e estada do mesmo	121$400
Aluguel de casa	400$000
Impressões, papellaria e outras despezas miudas	534$425
	4:539$155

Escriptorio da Companhia Paulista em São Paulo, 31 de Dezembro de 1873.

GABRIEL NUNES RAMALHO,
servindo de Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 5

Balanço do prolongamento

BALANÇO DO PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

ACTIVO			PASSIVO	
ACCIONISTAS Pelas entradas a realisar	. . .	3,800:000$000	CAPITAL 20,000 acções de 200$000 réis cada uma	4,000:000$000
INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS Pelos que foram comprados.	7:504$120		SELLO DE ACÇÕES Saldo desta conta	20$200
MOVEIS E UTENSIS Idem idem.	700$865			
ESTUDOS DIFINIVOS Gastos feitos com os mesmos	21:233$002			
LOCAÇÃO DA LINHA Gastos feitos com a mesma.	2:176$860			
JUROS E COMMISSÕES Commissão paga ao Banco Mercantil de Santos em consequencia do credito que abriu em Londres á favor da Companhia	3:000$000			
GASTOS GERÆS Pelos que se fizeram	6:994$344	41:609$191		
DIVERSOS DEVEDORES Saldo em mão dos ditos	. . .	139:986$231		
CAIXA Dinheiro existente	. . .	18:424$778		
S. E. ou O.		4,000:020$200		4,000:020$200

N. B. As despezas relativas ao mez corrente não figuram neste balanço pela razão de terem de ser pagas em Janeiro.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 31 de Dezembro de 1873.

GABRIEL NUNES RAMALHO
servindo de Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 6

Escriptura de contracto com Squire Sampson

Cópia

Lívro N.º 61 a fl. 181—Primeiro traslado de escriptura de contracto de construcção de parte da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, por empreitada.

Saibam quantos este publico Instrumento de escriptura de contracto de empreitada virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos setenta e quatro, aos desesete dias do mez de Janeiro do dito anno, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes outorgantes entre si justas e contractadas, a saber, de uma como outorgante empreiteiro Squire Sampson, morador na Cidade de Campinas, empreiteiro de obras de es-

trada de ferro, William Speers, como depositante de valores, que garantem o presente contracto, morador desta Cidade, e como aceitante o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista estabelecidá nesta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim, e das testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, do que dou fé. Perante as quaes pelo empreiteiro Squire Sampson, me foi dito que achando-se justo e contractado com a Directoria da Companhia Paulista para tomar a si parte dos trabalhos de construcção da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, aqui menciona as clausulas, condições e convenções com que o faz pelo modo seguinte: — Artigo primeiro. Fará o movimento de terras, as obras d'arte, e mais trabalhos concernentes á formação do leito da estrada desde o kilometro um, até quinze, nos seguintes prazos: os primeiros dez kilometros deverão ficar promptos em seis mezes, o resto da empreitada (cinco kilometros) deverá ficar prompto dentro de sete mezes, tudo a contar da data do primeiro de Fevereiro futuro em que se obriga a começar as obras.—Artigo segundo. As obras serão pagas por unidades de preços conforme a tabella annexa a este contracto, que delle é parte integrante, e acha-se assignado pelo empreiteiro, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, e por mim Tabellião, com as testemunhas.—Artigo terceiro. O contractante sujeita-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições geraes e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista e que correm publicadas em folheto impresso na typographia de Joaquim Roberto de Azevedo Marques. Um exemplar deste folheto faz parte deste contracto, e acha-se authenticado com as rubricas em todas as folhas, e as assignaturas do emprezario, do Presidente

da Directoria da Companhia Paulista, de mim Tabellião e das testemunhas.—Artigo quarto. Se no fim de dous mezes a contar do principio das obras o empreiteiro não tiver reunido nella o pessoal, os materiaes e todos os mais recursos necessarios para executal-a no prazo marcado neste contracto, a Directoria poderá determinar a rescisão delle, além do que se acha estipulado no artigo vinte e um das condições geraes. No caso de rescisão motivada por esta causa, o empreiteiro perderá o dinheiro que tiver em deposito conforme o artigo oitavo das mesmas condições, e só terá direito á indemnisação estipulada no artigo trinta e dous.—Artigo quinto. O contractante obriga-se a aceitar o fôro deste contracto em todas as acções que a Directoria da Companhia Paulista, possa lhe propôr, isto sem prejuizo das obrigações contrahidas nas condições e especificações acima referidas.—Artigo sexto. Para garantia do cumprimento do presente contracto até sua liquidação final, depositou o empreiteiro Squire Sampson no Escriptorio da Companhia Paulista a somma de cinco contos e dusentos mil réis em dinheiro corrente neste Imperio: cem acções do Banco Mercantil de Santos, inscriptas em seu nome, de numeros tres mil dusentos noventa e seis a tres mil tresentos noventa e cinco, no valor actual de cincoenta mil réis cada uma, valendo todas cinco contos de réis, e mais William Speers tambem presente, depositou cem acções da Companhia do Gaz de São Paulo, inscriptas no seu nome, de numeros dous mil quinhentos quarenta e sete a dous mil seiscentos quarenta e seis, no valor de cem mil réis cada uma, valendo todas dez contos de réis, e mais trinta acções da Companhia Paulista de numeros vinte e dous mil oitocentos trinta e dous a vinte e dous mil oitocentos trinta e seis, vinte e quatro mil seiscentos e desenove a vinte e quatro mil seiscentos vinte e

oito, e sete mil setecentos e desesete a sete mil setecentos trinta e um, no valor de cento e sessenta mil réis cada uma, valendo todas quatro contos e oitocentos mil réis, declarando o mesmo Squire Sampson e William Speers que desses valores que sommam em vinte e cinco contos de réis, podia a Companhia Paulista dispôr como caução da empreitada em caso de faltas que devam se liquidar com a caução. O que tudo ouvido pelo dito Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, por elle, perante as testemunhas, me foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, pagando o empreiteiro as despezas deste contracto. Assim o disseram do que dou fé, me pediram que lhes lavrasse esta escriptura nesta nota, o que satisfiz por bem de meu officio, á vista da distribuição que se segue: A Gomes.—Escriptura de contracto de construcção de parte da construcção da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro que fazem Squire Sampson com o Presidente da Directoria da Companhia Paulista.—São Paulo deseseis de Janeiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Quirino Chaves. — Pagou a distribuição dusentos réis de sello de estampilha que eu inutilisei. O folheto referido nesta escriptura, da qual faz parte, devidamente authenticado, fica archivado em meu Cartorio, do que dou fé. Este contracto deve pagar vinte e cinco mil réis de sello proporcional á caução de vinte e cinco contos de réis. E feita esta escriptura, li ás partes outorgantes perante as testemunhas, aceitaram, outorgaram, e assignaram com as testemnnhas presentes George Gellmore Harvey, e Arthur Edwin Jones, maiores e ambos reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi.—Squire Sampson.—William Speers.—Doutor Clemente Falcão de Sousa filho.—George Gellmore Harvey.—Arthur Edwin Jo-

nes. — Pagou vinte e cinco mil réis de sello de estampilhas, inutilisadas por Squire Sampson. — E' o que constava em dita escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista, ficando conforme ao original, a que me reporto e dou fé.—São Paulo vinte e quatro de Janeiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que subscrevi e assigno em publico e razo. Em testemunho de verdade (Estava o signal publico).—Joaquim José Gomes. (Estava sellado com uma estampilha do valor de seiscentos réis, inutilisada pelo mesmo Tabellião Gomes).

Confere.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.

COMPANHIA PAULISTA

Prolongamento de Campinas ao Rio Claro

Tabella de preços annexa á proposta de Squire Sampson

NUMEROS DE OBRAS	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	PREÇOS POR METRO		
		Quadrado	*Cubico*	
	A—TRABALHOS PREPARATORIOS			
1	Roçada e derrubada em capoeirão de machado .	$020	. . .	Vinte réis
2	» » » matta virgem . . .	$045	. . .	Quarenta e cinco réis
3	Destocamento	$280	. . .	Duzentos e oitenta réis
	B—ESCAVAÇÕES—sem transporte com lançamento ou carregamento e formação de aterros (Vide as especificações).			
4	Terra	. . .	$550	Quinhentos e cincoenta réis
5	Pedra solta	. . .	1$500	Mil e quinhentos réis
6	Pedreira.	. . .	3$600	Tres mil e seiscentos réis
	NOTA Quando o producto das escavações não fôr empregado em aterros deduzir-se-ha do preço supra . Rs.	. . .	$040	Quarenta réis
	TRANSPORTES			
7	De terra (n.º 4) até 30 metros por cada dezena de metros	. . .	$040	Quarenta réis
8	» » » » de 30 até 100 » » » » » »	. . .	$020	Vinte réis
9	» » » » de 100 até 1000 ditos por cada » » »	. . .	$012	Doze réis
10	De pedra (ns. 5 e 6) até 30 metros p.r cada dezena de »	. . .	$040	Quarenta réis
11	» » » » » de 30 até 100 » » » » » »	. . .	$040	Quarenta réis
12	» » » » » de 100 até 1000 d.os por cada » » »	. . .	$016	Dezeseis réis
13	De qualquer material além de 1000 » » » » » »	. . .	$012	Doze réis
	C—CANTARIAS E ALVENARIAS			
14	Cantaria de 1.ª classe (angulos e arcos de testa) com cimento	. . .	70$000	Setenta mil réis
15	Dita de 2.ª classe (frente de muros e aduellas internas) idem	. . .	45$000	Quarenta e cinco mil réis
16	Alvenaria de apparelho com argamassa de cimento . .	. . .	36$000	Trinta e seis mil réis
17	» » » » » de cal com cimento.	. . .	34$000	Trinta e quatro mil réis
18	» » » » » de cal . . .	. . .	32$000	Trinta e dois mil réis
19	» ordinaria com argamassa de cimento . .	. . .	24$000	Vinte e quatro mil réis
20	» » » » de cal com cimento .	. . .	21$000	Vinte e um mil réis
21	» » » » de cal . . .	. . .	18$000	Desoito mil réis
22	» de lajões para boeiros.	. . .	14$000	Quatorze mil réis
23	» de pedra secca	. . .	9$000	Nove mil réis
24	» de tijollos com argamassa de cimento . . .	. . .	45$000	Quarenta e cinco mil réis
25	» » » » » de cal com cimento .	. . .	42$000	Quarenta e dois mil réis
26	» » » » » de cal. . . .	. . .	39$000	Trinta e nove mil réis
27	Concreto com argamassa de cimento	. . .	40$000	Quarenta mil réis
28	» » » de cal com cimento . . .	. . .	35$000	Trinta e cinco mil réis
	D—OBRAS DIVERSAS			
29	Apparelho em alvenaria de pedra a escopro . . .	9$000	. . .	Nove mil réis
30	» » » » » a picão . . .	5$000	. . .	Cinco mil réis
31	Rejuntamento com argamassa de cimento	1$200	. . .	Mil e duzentos réis
32	» » » de cal	1$000	. . .	Mil réis
33	Emboço e reboco com argamassa de cimento . . .	1$600	. . .	Mil e seiscentos réis
34	» » » » de cal	1$100	. . .	Mil e cem réis
35	Empilhamento de pedras em solidos regulares . .	. . .	1$500	Mil e quinhentos réis
36	Quebramento de pedras para lastro	. . .	2$900	Dois mil e novecentos réis
37	Empedramentos	2$500	. . .	Dois mil e quinhentos réis
38	Revestimentos com leiva	$450	. . .	Quatrocentos e cincoenta réis

Fica eliminado o serviço de vallos.

47

ANNEXO N.º 7

Escriptura de contracto com J. Murray

Cópia

Livro N.° 61 a fl. 193.—Primeiro traslado de escriptura de contracto de empreitada.

Saibam quantos este publico Instrumento de contracto de empreitada virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus-Christo de mil oitocentos setenta e quatro, aos desesete de Fevereiro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes outorgantes entre si justas e contractadas, a saber, de uma como outorgante empreiteiro J. Murray, morador em a Cidade de Santos, engenheiro e empreiteiro de obras de estrada de ferro, representado por seu procurador Daniel Makinson Fox, que apresentou procuração bastante para outorgar esta escriptura, a qual

ficava hoje registrada em meu Cartorio no livro de registro a folhas cento setenta e tres, e C. D. Dulley, procurador do fiador Tenente-Coronel João Frederico Russell, morador na Côrte do Rio de Janeiro, negociante capitalista, de quem exhibiu procuração com sufficientes poderes para outorgar esta escriptura, cuja procuração estando em devida fórma, ficava hoje registrada no livro de registro de meu Cartorio, e neste archivada, á que me reporto, sendo a procuração registrada em seguida á primeira, fazendo o mesmo registro, parte integrante desta escriptura, e como aceitante o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, estabelecida nesta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim, e das testemunhas ao diante nomeadas, e assignadas, do que dou fé. Perante as quaes pelo empreiteiro J. Murray por seu procurador Daniel Makinson Fox, me foi dito que, achando-se justo e contractado com a Directoria da Companhia Paulista para tomar a si parte dos trabalhos de construcção da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, aqui menciona as clausulas, condições e convenções com que o faz pelo modo seguinte : — Artigo primeiro. Fará o movimento de terras, as obras d'arte e mais trabalhos concernentes á formação do leito da estrada, desde o kilometro quinze até trinta nos seguintes prazos : os primeiros cinco kilometros de quinze a vinte, deverão ficar promptos em sete mezes ; o resto da empreitada do kilometro vinte a trinta, deverá ficar prompto dentro de oito mezes, tudo a contar da data do primeiro de Fevereiro corrente. — Segundo.—As obras serão pagas por unidades de preços conforme a tabella annexa a este contracto, que delle é parte integrante e acha-se assignado pelo empreiteiro, seu fiador, Presidente da Directoria da Com-

panhia Paulista, e por mim Tabellião com as testemunhas. — Terceiro.—Salvo a alteração do artigo seguinte, os contractantes sujeitam-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições geraes e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista, e que correm publicadas em um folheto impresso na typographia de Joaquim Roberto de Azevedo Marques. Um exemplar deste folheto faz parte deste contracto, e acha-se authenticado em todas as suas folhas, com as rubricas e assignaturas do empreiteiro, de seu fiador, do Presidente da Directoria da Companhia Paulista, e por mim Tabellião com as testemunhns. — Artigo quarto.—A clausula terceira das especificações que classifica os productos das escavações, ficará alterado no paragrapho que trata do que é designado pelo nome generico de terra, do modo seguinte que servirá em vez do que se acha escripto: Terra—comprehende lôdo, areia, barro, terra forte, argillas de qualquer qualidade, pissarra mole e cascalho solto, e em geral quaesquer materiaes que não sejam mais difficeis de extrahir do que os mencionados, podendo ter ou não pedras de mistura, comtanto que o volume destas não exceda de cincoenta decimetros cubicos (cubos de treze a quatorze pollegadas). Quando porém fôr encontrado nas cavas cascalho grosso ou pedregulho, em agglomeração compactas, pissarra dura ou grés e schistos moles, cuja extracção fôr reconhecida mais difficultosa do que a dos materiaes acima designados sob o nome generico de —terra—, pagar-se-ha separadamente a escavação dos ditos materiaes á razão de mil réis por metro cubico. Os transportes destes materiaes, regularão pelos mesmos preços da tabella, applicaveis á terra. — Quinto.—Se no fim de dous mezes a contar do principio das obras, o empreiteiro não tiver reunido nella o pessoal, os materiaes e todos os mais

recursos necessarios para executal-a no prazo marcado neste contracto, a Directoria poderá determinar a rescisão delle, além do que se acha estipulado no artigo vinte e um das condições geraes. No caso de rescisão motivada por esta causa, o empreiteiro perderá o dinheiro que tiver em deposito, conforme o artigo oitavo das mesmas condições, e só terá direito á indemnisação estipulada no artigo trinta e dous. — Sexto.—O contractante, obriga-se a aceitar o fôro deste contracto em todas as acções que a Directoria da Companhia Paulista, possa lhe propôr, isto sem prejuizo das obrigações contrahidas nas condições e especificações referidas. Por C. D. Dulley, procurador do Tenente-Coronel João Frederico Russell, foi dito perante as testemunhas que em virtude dos poderes da procuração aqui referida, obrigava o seu constituinte a cumprir todas as clausulas e condições á que se obrigára o empreiteiro J. Murray como principal obrigado, até o valor de vinte e cinco contos de réis, e a responder no fôro desta Cidade em todas as acções que lhe possam ser propostas pela Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, resultantes das presentes obrigações, sem prejuizo das obrigações contrahidas pelo empreiteiro pela aceitação das bases publicadas pela Directoria, as quaes constavam do folheto já referido. O que tudo ouvido pelo dito Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, por elle, perante as testemunhas, me foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, pagando o empreiteiro todas as despezas do presente contracto. Ao artigo segundo, no principio onde diz—As obras serão et cætera, deve lêr-se,—As obras feitas serão pagas, e o mais como está. Foi posta por mim a palavra—digo, que sahe á margem desta na decima linha. Os contractantes apresentaram a distribuição que se

segue: A' Gomes—Escriptura de contracto de empreitada que faz J. Murray com a Companhia Paulista para o prolongamento da estrada de Campinas ao Rio Claro com garantia de caução de réis vinte e cinco contos de réis.—São Paulo desesete de Fevereiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Quirino Chaves.—Pagou a distribuição dusentos réis de sello de estampilha por mim inutilisada. Este contracto deve pagar vinte e cinco mil réis de sello proporcional. E a pedido das partes outorgantes, lavrei esta escriptura que feita, li ás partes outorgantes perante as testemunhas, aceitaram, outorgaram, e assignaram, com as testemunhas presentes Arthur Edwin Jones, e Henrique Armando, moradores deste Termo, reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi.—D. M. Fox.—Charles D. Dulley.—Doutor Clemente Falcão de Sousa filho.—Arthur Eduwin Jones.—Henrique Armando. — Pagou vinte e cinco mil réis de sello de estampilhas, inutilisadas por D. M. Fox. E' o que constava em dita escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista, ficando em tudo conforme ao original, a que me reporto e dou fé. - São Paulo vinte e quatro de Fevereiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que o subscrevi e assigno em publico e razo.—Em testemunho de verdade. (Estava o signal publico).—Joaquim José Gomes. — Conferido.—Gomes. (Estava sellado este traslado com uma estampilha do valor de seiscentos réis, inutilisada pelo Tabellião Gomes).

Confere,

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.

COMPANHIA PAULISTA

Prolongamento de Campinas ao Rio Claro

Tabella de preços annexa á proposta de J. Murray

NUMEROS DE OBRAS	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	PREÇOS POR METRO		
		Quadrado	*Cubico*	
	A—TRABALHOS PREPARATORIOS			
1	Roçada e derrubada em capoeirão de machado . .	$020	. . .	Vinte réis
2	» » » matta virgem	$045	. . .	Quarenta e cinco réis
3	Destocamento	$280	. . .	Duzentos e oitenta réis
	B—ESCAVAÇÕES—sem transporte com lançamento ou carregamento e formação de aterros (Vide as especificações).			
4	Terra	. . .	$550	Quinhentos e cincoenta réis
5	Pedra solta	. . .	1$500	Mil e quinhentos réis
6	Pedreira.	. . .	3$600	Tres mil e seiscentos réis
	NOTA Quando o producto das escavações não fôr empregado em aterros deduzir-se-ha do preço supra . Rs.	. . .	$040	Quarenta réis
	TRANSPORTES			
7	De terra (n.º 4) até 30 metros por cada dezena de metros	. . .	$040	Quarenta réis
8	» » » » de 30 até 100 » » » » » »	. . .	$020	Vinte réis
9	» » » » de 100 até 1000 ditos por cada » » »	. . .	$012	Doze réis
10	De pedra (ns. 5 e 6) até 30 metros p.r cada dezena de »	. . .	$040	Quarenta réis
11	» » » » » de 30 até 100 » » » » » »	. . .	$040	Quarenta réis
12	» » » » » de 100 até 1000 d.os por cada » » »	. . .	$016	Dezeseis réis
13	De qualquer material além de 1000 » » » » » »	. . .	$012	Doze réis
	C—CANTARIAS E ALVENARIAS			
14	Cantaria de 1.ª classe (angulos e arcos de testa) com cimento	. . .	70$000	Setenta mil réis
15	Dita de 2.ª classe (frente de muros e aduellas internas) idem	. . .	45$000	Quarenta e cinco mil réis
16	Alvenaria de apparelho com argamassa de cimento . .	. . .	36$000	Trinta e seis mil réis
17	» » » » » de cal com cimento.	. . .	34$000	Trinta e quatro mil réis
18	» » » » » de cal . . .	. . .	32$000	Trinta e dois mil réis
19	» ordinaria com argamassa de cimento . .	. . .	24$000	Vinte e quatro mil réis
20	» » » » de cal com cimento .	. . .	21$000	Vinte e um mil réis
21	» » » » de cal . . .	. . .	18$000	Desoito mil réis
22	» de lajões para boeiros.	. . .	14$000	Quatorze mil réis
23	» de pedra secca	. . .	9$000	Nove mil réis
24	» de tijollos com argamassa de cimento . . .	. . .	45$000	Quarenta e cinco mil réis
25	» » » » » de cal com cimento .	. . .	42$000	Quarenta e dois mil réis
26	» » » » » de cal. . . .	. . .	39$000	Trinta e nove mil réis
27	Concreto com argamassa de cimento	. . .	40$000	Quarenta mil réis
28	» » » de cal com cimento . . .	. . .	35$000	Trinta e cinco mil réis
	D—OBRAS DIVERSAS			
29	Apparelho em alvenaria de pedra a escopro . . .	9$000	. . .	Nove mil réis
30	» » » » » a picão . . .	5$000	. . .	Cinco mil réis
31	Rejuntamento com argamassa de cimento	1$200	. . .	Mil e duzentos réis
32	» » » de cal	1$000	. . .	Mil réis
33	Emboço e reboco com argamassa de cimento . . .	1$600	. . .	Mil e seiscentos réis
34	» » » » de cal	1$100	. . .	Mil e cem réis
35	Empilhamento de pedras em solidos regulares . . .	. . .	1$500	Mil e quinhentos réis
36	Quebramento de pedras para lastro	. . .	2$900	Dois mil e novecentos réis
37	Empedramentos	2$500	. . .	Dois mil e quinhentos réis
38	Revestimentos com leiva	$450	. . .	Quatrocentos e cincoenta réis

Fica creada uma classe intermedia entre terra e pedra solta, conforme a escriptura, e eliminado o serviço de vallos.

ANNEXO N.º 8

Escriptura de contracto com Allen Baggott, e G. Jeffery

55

Cópia

Livro N.º 61 a fl. 180.—Primeiro traslado de escriptura de contracto de construcção de parte da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro por empreitada.

Saibam quantos este publico Instrumento de escriptura de contracto de empreitada virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus-Christo de mil oitocentos setenta e quatro, aos desesete de Janeiro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes outorgantes entre si justas e contractadas, a saber, de uma como outorgantes empreiteiros Allen Baggott, e George Jeffery, aquelle morador na Cidade de Campinas, e este nesta Cidade,

57

empresarios de obras de estrada de ferro, com seu fiador o Doutor Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos, morador desta Cidade, advogado, e como aceitante o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, estabelecida nesta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim, e das testemunhas ao diante nomeadas, e assignadas, do que dou fé. Perante as quaes pelos empreiteiros Allen Baggott, e George Jeffery, me foi dito que, achando-se justos e contractados com a Directoria da Companhia Paulista para tomarem a si parte dos trabalhos de construcção da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, aqui mencionam as clausulas, condições e convenções com que o fazem pelo modo seguinte : — Artigo primeiro.—Farão o movimento de terras, as obras d'arte e mais trabalhos concernentes á formação do leito da estrada, desde o kilometro trinta até quarenta e cinco nos seguintes prazos : os primeiros oito kilometros de trinta a trinta e oito, deverão ficar promptos em oito mezes ; o resto da empreitada (sete kilometros de trinta e oito a quarenta e cinco), deverá ficar prompto dentro de trese mezes, tudo a contar do primeiro de Fevereiro proximo futuro em que se obrigam a começar as obras. — Artigo segundo.—As obras feitas serão pagas por unidades de preços conforme a tabella annexa a este contracto, que delle é parte integrante e acha-se assignada pelos empreiteiros, seu fiador, Presidente da Companhia Paulista, e por mim Tabellião com as testemunhas. —Terceiro—Salvo a alteração constante do artigo seguinte, os contractantes sujeitam-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições geraes e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista, e que correm publicadas n'um folheto impresso na typographia de Joa-

quim Roberto de Azevedo Marques. Um exemplar deste folheto faz parte deste contracto, e acha-se authenticado com as rubricas em todas as suas folhas, e as assignaturas dos empreiteiros, de seu fiador, do Presidente da Directoria da Companhia Paulista, de mim Tabellião e das testemunhas. — Artigo quarto. — A clausula terceira das especificações que classifica os productos das escavações, ficará alterado no paragrapho que trata do que é designado pelo nome generico de terra, do modo seguinte que servirá em vez do que se acha escripto: Terra—comprehende lôdo, areia, barro, terra forte, argillas de qualquer qualidade, pissarra mole e cascalho solto, e em geral quaesquer materiaes que não sejam mais difficeis de extrahir do que os mencionados, podendo ter ou não pedras de mistura, comtanto que o volume destas não exceda de cincoenta decimetros cubicos (cubo de treze a quatorze pollegadas). Quando porém fôr encontrado nas cavas cascalho grosso ou pedregulho, em agglomeração compactas, pissarra dura ou grés e schistos moles, cuja extracção fôr reconhecida mais difficultosa do que a dos materiaes acima designados sob o nome generico de —terra—, pagar-se-ha separadamente a escavação dos ditos materiaes á razão de mil réis por metro cubico. Os transportes destes materiaes, regularão pelos mesmos preços da tabella, applicaveis á terra. — Artigo quinto.—Se no fim de dous mezes a contar do principio das obras, os empreiteiros não tiverem reunido nella o pessoal, os materiaes e todos os mais recursos necessarios para executal-a no prazo marcado neste contracto, a Directoria poderá determinar a rescisão delle, além do que se acha estipulado no artigo vinte e um das condições geraes. No caso de rescisão motivada por esta causa, os empreiteiros perderão o dinheiro que tiverem em deposito, conforme o artigo oi-

tavo das mesmas condições, e só terão direito á indemnisação estipulada no artigo trinta e dous. — Artigo sexto. —Os contractantes obrigam-se a aceitar o fôro deste contracto em todas as acções que a Directoria da Companhia Paulista, possa lhes propôr, isto sem prejuizo das obrigações contrahidas nas condições e especificações acima referidas. Pelo fiador Doutor Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos, foi dito perante as testemunhas que se obrigava a cumprir todas as clausulas e condições á que se obrigaram os empreiteiros Allen Baggott, e George Jeffery, como principal obrigado, até o valor de vinte e cinco contos de réis, e a responder no fôro desta Cidade em todas as acções que lhes possam ser propostas pela Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, resultantes das presentes obrigações, sem prejuizo das obrigações contrahidas pelos empreiteiros, pela aceitação das bases publicadas pela Directoria, as quaes constavam do folheto já referido. O que tudo ouvido pelo Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, por elle, perante as testemunhas, me foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, pagando os empreiteiros as despezas do presente contracto. Assim o disseram, do que dou fé, e me pediram que lhes lavrasse esta escriptura nesta nota, o que satisfiz por bem de meu officio, á vista da distribuição que se segue: — A' Gomes—Escriptura de contracto de construcção de parte dos trabalhos de construcção da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro que fazem Allen Baggot e George Jeffery com o Presidente da Directoria da Companhia Paulista.—São Paulo deseseis de Janeiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Quirino Chaves.—Pagou a distribuiçã^{o} dusentos réis de sello de estampilha por mim Tabellião inutilisada. O folheto nesta escriptura mencionado rubrica-

do e assignado pelo modo dito, devidamente sellado, fica archivado no meu Cartorio do que dou fé. Este contracto deve pagar vinte e cinco mil réis de sello proporcional aos vinte e cinco contos de réis da fiança. E a pedido das partes outorgantes, lavrei esta escriptura, que feita, li ás partes outorgantes perante as testemunhas, aceitaram, outorgaram, e assignaram, com as testemunhas a tudo presentes George Gellmore Harvey, e Arthur Edwin Jones, os quaes são reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi.—Allen Baggott.—George Jeffery.—Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos—Doutor Clemente Falcão de Sousa filho.—George Gellmore Harvey.—Arthur Eduwin Jones. — Pagou vinte e cinco mil réis de sello de estampilhas, inutilisadas por Allen Baggott. — E' o que constava em dita escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista, ficando em tudo conforme ao original, a que me reporto e dou fé. - São Paulo vinte e quatro de Janeiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que o subscrevi e assigno em publico e razo.—Em testemunho de verdade. (Estava o signal publico).—Joaquim José Gomes. — Conferido.—Gomes. (Estava sellado este traslado com tres estampilhas no valor de seiscentos réis, inutilisadas pelo Tabellião Gomes).

Confere.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.

COMPANHIA PAULISTA

Prolongamento de Campinas ao Rio Claro

Tabella de preços annexa á proposta de A. Baggot, e G. Jeffery

NUMEROS DE OBRAS	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	PREÇOS POR METRO		
		Quadrado	*Cubico*	
	A—TRABALHOS PREPARATORIOS			
1	Roçada e derrubada em capoeirão de machado . .	$020	. . .	Vinte réis
2	» » » matta virgem	$045	. . .	Quarenta e cinco réis
3	Destocamento	$280	. . .	Duzentos e oitenta réis
	B—ESCAVAÇÕES—sem transporte com lançamento ou carregamento e formação de aterros (Vide as especificações).			
4	Terra	. . .	$550	Quinhentos e cincoenta réis
5	Pedra solta	. . .	1$500	Mil e quinhentos réis
6	Pedreira.	. . .	3$600	Tres mil e seiscentos réis
	NOTA Quando o producto das escavações não fôr empregado em aterros deduzir-se-ha do preço supra . Rs.	. . .	$040	Quarenta réis
	TRANSPORTES			
7	De terra (n.º4) até 30 metros por cada dezena de metros	. . .	$040	Quarenta réis
8	» » » » de 30 até 100 » » » » » »	. . .	$020	Vinte réis
9	» » » » de 100 até 1000 ditos por cada » » »	. . .	$012	Doze réis
10	De pedra (ns. 5 e 6) até 30 metros p.r cada dezena de »	. . .	$040	Quarenta réis
11	» » » » » de 30 até 100 » » » » » »	. . .	$040	Quarenta réis
12	» » » » » de 100 até 1000 d.os por cada » » »	. . .	$016	Dezeseis réis
13	De qualquer material além de 1000 » » » » » »	. . .	$012	Doze réis
	C—CANTARIAS E ALVENARIAS			
14	Cantaria de 1.ª classe (angulos e arcos de testa) com cimento	. . .	70$000	Setenta mil réis
15	Dita de 2.ª classe (frente de muros e aduellas internas) idem	. . .	45$000	Quarenta e cinco mil réis
16	Alvenaria de apparelho com argamassa de cimento . .	. . .	36$000	Trinta e seis mil réis
17	» » » » » de cal com cimento.	. . .	34$000	Trinta e quatro mil réis
18	» » » » » de cal . . .	. . .	32$000	Trinta e dois mil réis
19	» ordinaria com argamassa de cimento . .	. . .	24$000	Vinte e quatro mil réis
20	» » » » de cal com cimento .	. . .	21$000	Vinte e um mil réis
21	» » » » de cal . . .	. . .	18$000	Desoito mil réis
22	» de lajões para boeiros.	. . .	14$000	Quatorze mil réis
23	» de pedra secca	. . .	9$000	Nove mil réis
24	» de tijollos com argamassa de cimento . . .	. . .	45$000	Quarenta e cinco mil réis
25	» » » » » de cal com cimento .	. . .	42$000	Quarenta e dois mil réis
26	» » » » » de cal. . . .	. . .	39$000	Trinta e nove mil réis
27	Concreto com argamassa de cimento	. . .	40$000	Quarenta mil réis
28	» » » de cal com cimento . . .	. . .	35$000	Trinta e cinco mil réis
	D—OBRAS DIVERSAS			
29	Apparelho em alvenaria de pedra a escopro . . .	9$000	. . .	Nove mil réis
30	» » » » » a picão . . .	5$000	. . .	Cinco mil réis
31	Rejuntamento com argamassa de cimento	1$200	. . .	Mil e duzentos réis
32	» » » de cal	1$000	. . .	Mil réis
33	Emboço e reboco com argamassa de cimento . . .	1$600	. . .	Mil e seiscentos réis
34	» » » » de cal	1$100	. . .	Mil e cem réis
35	Empilhamento de pedras em solidos regulares . . .	. . .	1$500	Mil e quinhentos réis
36	Quebramento de pedras para lastro	. . .	2$900	Dois mil e novecentos réis
37	Empedramentos	2$500	. . .	Dois mil e quinhentos réis
38	Revestimentos com leiva	$450	. . .	Quatrocentos e cincoenta réis

Fica creada uma classe intermedia entre terra e pedra solta, conforme a escriptura, e eliminado o serviço de vallos.

ANNEXO N.º 9

Escriptura de contracto com Antonio José de Freitas Ribeiro & C.ª

63

Cópia

Livro N.° 61 a fl. 182.—Primeiro traslado de Escriptura de fornecimento de dormentes e postes.

Saibam quantos este publico Instrumento de escriptura de contracto de fornecimento de dormentes e postes virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos setenta e quatro, aos vinte e um de Janeiro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes outorgantes entre si justas e contractadas, a saber, de uma como outorgantes fornecedores de dormentes e postes o Major Joaquim Antonio Dias, e Antonio José de Freitas Ribeiro, moradores nesta Cidade, aquelle militar, e este

empresario de obras, e como fiador o Capitão Antonio Manoel Moreira de Camargo, morador nesta Cidade, proprietario, e como aceitante o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim, e das testemunhas ao diante nomeadas e assignadas. do que dou fé. Perante as quaes pelos ditos fornecedores o Major Joaquim Antonio Dias, e Antonio José de Freitas Ribeiro, me foi dito que elles haviam justo e contractado com o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, o fornecimento de dormentes e postes para a estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro desta Provincia, debaixo das condições constantes dos artigos seguintes: — Artigo primeiro. — Os empresarios Joaquim Antonio Dias, e Antonio José de Freitas Ribeiro, obrigam-se a fornecer quarenta e tres mil dormentes de madeira, sendo dusentos duplos, e quinhentos e cincoenta postes para telegrapho, sujeitando-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista e que estão publicadas n'um folheto impresso na typographia do Livro Verde em São Paulo. Um exemplar deste folheto faz parte deste contracto e acha-se authenticado com as rubricas em todas as suas folhas e as assignaturas dos empreiteiros, do Presidente da Directoria da Companhia Paulista, de mim Tabellião, e das testemunhas. — Segundo. — A Companhia Paulista, pagará os dormentes a preço de dous mil réis cada um, e os póstes a preço de tres mil réis. — Terceiro. — Na designação das madeiras do artigo quarto, fica illiminada a que se chama — tajubá. — Quarto. — O artigo setimo das condições impressas, fica modificado do seguinte modo: os fornecedores entregarão seis mil dormentes na Estação de Campinas, no prazo de dous me-

zes,—mais oito mil nos pontos da linha accordados com o Engenheiro Chefe, desde Campinas até o kilometro decimo no prazo de tres mezes. Mais sete mil no prazo de quatro mezes entre os kilometros decimo e decimo quinto. Mais sete mil no prazo de cinco mezes entre o kilometro quinze e vinte. Mais sete mil no prazo de seis mezes entre os kilometros vinte e vinte e cinco. Mais oito mil no prazo de sete mezes entre os kilometros vinte e cinco e trinta. A falta de entrega nos prazos designados, além da multa que aqui se determina ser de um por cento da importancia do contracto em cada semana de demora, poderá a Directoria se entender conveniente dar como rescindido o presente contracto. — Artigo quinto.—Para os fornecimentos futuros de postes e dormentes para a construcção da estrada até o Rio Claro, terão os fornecedores preferencia em igualdade de preços e condições. — Sexto.—As despezas do presente contracto, serão feitas á custa dos empreiteiros. Pelo fiador Capitão Antonio Manoel Moreira de Camargo, foi dito e declarado que se obrigava por sua pessoa e bens á fiel execução do presente contracto como principal obrigado sem beneficio de excussão. Pelo dito Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido. As partes me pediram que lavrasse esta escriptura, o que satisfiz á vista da distribuição que se segue: —A' Gomes—Escriptura de fornecimento de dormentes e postes que fazem o Major Joaquim Antonio Dias, e Antonio José de Freitas Ribeiro com a Companhia Paulista no valor de oitenta e sete contos seiscentos e cincoenta réis.—São Paulo desenove de Janeiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Quirino Chaves. —Pagou a distribuição dusentos réis de sello de estampilha por mim inutilisada.—Numero um.—Pagou oitenta

e oito mil réis.—São Paulo vinte de Janeiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Sacramento.—Cruz.—E feita esta escriptura, li ás partes outorgantes perante as testemunhas, aceitaram, outorgaram, e assignaram, com as testemunhas presentes José Antonio dos Santos Pinto e Silva, e Jacintho José do Amaral, moradores desta Cidade, reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi.—Joaquim Antonio Dias.—Antonio José de Freitas Ribeiro.—Antonio Manoel Moreira de Camargo. —Doutor Clemente Falcão de Sousa filho.—José Antonio dos Santos Pinto e Silva.—Jacintho José do Amaral.—E' o que constava em dita escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista, ficando conforme ao original, a que me reporto e dou fé. São Paulo, em o mesmo dia, mez, e anno ao principio declarado.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que subscrevi, e assigno em publico e razo.—Em testemunho de verdade (Estava o signal publico).—Joaquim José Gomes. — Conferido.—Gomes. — (Estava sellado este traslado com uma estampilha do valor de quatrocentos réis inutilisada pelo Tabelliãol Gomes).

Confere.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.

ANNEXO N.º 10

Escriptura de contracto com Corrêa Franco & Godoy Lobo

Cópia

Livro N.º 61 a fl. 187 v.—Primeiro traslado de escriptura de fornecimento de dormentes e postes.

Saibam quantos este publico Instrumento de escriptura de fornecimento de dormentes e postes virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos setenta e quatro, aos sete de Fevereiro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes outorgantes entre si justas e contractadas, a saber, de uma como outorgantes fornecedores de dormentes e postes José Corrêa Franco, e João Rodrigues de Godoy Lobo, moradores do Termo de Campinas, lavradores, representados por seu procurador Francisco de Sampaio Moreira que exhibiu procuração dos outorgantes com poderes especiaes para

outorgar esta escriptura, a qual ficava hoje registrada no i vro de registro de meu Cartorio, a folhas cento setenta e uma, a que me reporto, como fiador Francisco Ferreira de Camargo, por seu procurador o Commendador Manoel Antonio Bittencourt que exhibiu procuração com sufficientes poderes para outorgar esta escriptura, a qual procuração estando na devida fórma, fica registrada hoje no livro de registro que em meu Cartorio serve a folhas cento setenta e uma verso, a que me reporto, ficando o mesmo registro fazendo parte integrante desta escriptura; e como aceitante o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim, e das testemunhas ao diante nomeadas e assignadas. Perante as quaes pelos ditos fornecedores, me foi dito que elles haviam justo e contractado com o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, o fornecimento de dormentes e postes para a estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, desta Provincia, debaixo das condições constantes dos artigos seguintes: — Artigo primeiro.—Os empresarios José Corrêa Franco, e João Rodrigues de Godoy Lobo, obrigam-se a fornecer vinte mil dormentes de madeira, sendo cem duplos, e dusentos e cincoenta postes para telegrapho, sujeitando-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista e que estão publicadas n'um folheto impresso na typographia do Livro Verde em São Paulo. Um exemplar deste folheto faz parte deste contracto, e acha-se authenticado com as rubricas em todas as suas folhas, e as assignaturas do procurador dos empreiteiros, do procurador do fiador, do Presidente da Directoria da Companhia Paulista, de mim Tabellião, e das testemunhas.—Segundo.

A Companhia Paulista pagará os dormentes a preço de dous mil réis cada um, e os postes a preço de tres mil réis. — Terceiro.—Na designação das madeiras do artigo quarto das condições impressas, fica illiminada a que se chama —tajubá—. Quarto.—O artigo setimo das condições impressas, fica modificado do seguinte modo : quanto a prazos serão os dormentes fornecidos dentro dos que aqui se menciona, e todos contados do primeiro do corrente mez de Fevereiro, e nos logares infra declarados : cinco mil no prazo de tres mezes no kilometro trigesimo da primeira secção, ou primeiro da segunda, ou em suas immediações, onde a linha fôr accessivel a carros, cinco mil no prazo de seis mezes entre os kilometros terceiro e quarto da segunda secção na encruzilhada da linha com o caminho que conduz aos edificios da fazenda dos Guedes ; cinco mil no prazo de sete mezes entre os kilometros setimo e oitavo que dá entrada á casa da fazenda de cima do Capitão Bueno ; cinco mil no prazo de oito mezes entre os kilometros decimo primeiro e decimo segundo na travessia do caminho de Santa Barbara com a linha, sendo aquelle caminho o que passa na fazenda da Serra d'Agoa. A falta de entrega nos prazos designados, além da multa que aqui se determina ser um por cento da importancia do contracto em cada semana de demora, poderá a Directoria, se entender conveniente, dar como rescindido o contracto presente. — Quinto.—As despezas do presente contracto, serão feitas á custa dos empteiteiros. Pelo Tenente-Coronel Manoel Antonio Bittencourt, procurador do fiador Francisco Ferreira de Camargo, foi dito perante ás testemunhas que em virtude dos poderes da procuração aqui referida, obrigava o seu constituinte a cumprir todas as clausulas e condições a que se obrigaram os empreiteiros José Corrêa Franco, e

João Rodrigues de Godoy Lobo, como principal obrigado sem beneficio de excussão. Pelo dito Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, e apresenton a distribuição que se segue: — A' Gomes.—Escriptura de contracto de fornecimento de dormentes e postes que fazem José Corrêa Franco, e outro, com o Presidente da Directoria da Companhia Paulista, e mais de fornecimento de postes para telegrapho no valor de quarenta contos setecentos e cincoenta mil réis.—São Paulo cinco de Fevereiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Quirino Chaves. — Pagou a distribuição dusentos réis de sello de estampilha por mim inutilisada. Este contracto deve pagar quarenta e um mil réis de sello proporcional. E a pedido das partes outorgantes lavrei esta escriptura, que feita li ás partes outorgantes perante as testemunhas, e as partes declararam que no artigo quarto depois da phrase Serra d'Agoa, deve lêr-se e agora se accrescentava em resalva o seguinte : — atravessa o ribeirão do Quilombo junto á sua foz e a linha. E com esta addição as partes aceitaram e assignaram esta escriptura com as testemnnhas presentes João Fernandes da Silva Junior, e o Capitão Manoel José Soares, ambos reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, Tabellião a escrevi.—Francisco de Sampaio Moreira.—Manoel Antonio Bittencourt.—Doutor Clemente Falcão de Sousa filho.—João Fernandes da Silva Junior.—Manoel José Soares. — Pagou quarenta e um mil réis de sello de estampilhas, inutilisadas por Francisco de Sampaio Moreira. — E' o que constava em dita escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista, ficando conforme ao

original, a que me reporto e dou fé.—São Paulo vinte e quatro de Fevereiro de mil oitocentos setenta e quatro.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que subscrevi e assigno em publico e razo. Em testemunho de verdade (Estava o signal publico).—Joaquim José Gomes. — Conferido.—Gomes. — (Estava sellado com uma estampilha do valor de seiscentos réis, inutilisada pelo mesmo Tabellião Gomes).

Confere.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.

ANNEXO N.º 11

Instrucções a W. J. Hammond

Instrucções fornecidas pela Directoria da Companhia Paulista ao seu agente Walter John Hammond encarregado de ir á Europa encommendar o material preciso para a estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, e que devem ser por elle restrictamente observadas.

Artigo 1.º

O encarregado Hammond recebe nesta data quatro relações do material a encommendar, elaboradas e firmadas pelo Engenheiro Chefe Dr. Rebouças, as quaes têm as seguintes denominações:

1.ª Projecto de condições geraes para o fornecimento de Rails.

2.ª Projecto de condições geraes para o fornecimento de talas de ferro, chapas de assentamento para furos das talas e grampos.

3.ª Projecto de condições geraes para o fornecimento de locomotivas.

4.ª Projecto de condições geraes para o fornecimento de carros e wagons.

Mais recebe uma 5.ª peça pelo mesmo Engenheiro elaborada e firmada com a denominação de — Relação do material a encommendar para toda a linha.

Estas cinco peças vão rubricadas em todas as suas folhas pela Directoria ficando neste escriptorio cópias identicas dessas peças rubricadas por Hammond.

Além disto leva o encarregado desenhos dos trilhos e seus accessorios, e modellos dos mesmos, elaborados de accôrdo com o Engenheiro Dr. Rebouças.

Artigo 2.º

O encarregado Hammond deverá partir para a Europa até o fim do corrente mez, e deverá estar de volta no Brasil em Junho do anno proximo futuro.

Artigo 3.º

Nesse tempo deverá elle na Europa funccionar do seguinte modo:

A—*Trilhos e accessorios*

Deverá visitar as diversas fabricas de trilhos, &c.. escolhendo a que achar mais vantajosa quanto ao preço, e que offereça melhores garantias, tanto do cumprimento do contracto como da qualidade do material. Depois de escolhida a fabrica, chamará os Srs. Fry et Miers para fazer o contracto em regra, sendo o mesmo contracto submettido ao Sr. Hammond, e por elle tambem assignado, para verificar que contenha todas as condições technicas e estipulações necessarias para a segurança ou garantia da Companhia.

Contractará já 3/5 dos trilhos e seus accessorios, estipulando que o resto será entregue ao preço do mercado que regular no tempo da entrega.

B—*Locomotivas*

Visitará as fabricas de locomotivas para vêr qual se presta a fazer tão pequeno numero de locomotivas, conforme o desenho por elle feito, pelo preço mais vantajoso,—tendo o poder de modificar os seus desenhos ou adoptar outro typo se verificar que é elle adaptado ás nossas precisões e que assim poderá obtel-as sob melhor preço.

C—*Carros e Wagões*

Examinará os diversos typos de carros e wagões mais modernos aproveitando os melhoramentos que se tenham introduzido,—visitando para isto as diversas estradas de ferro e fabricas destes vehiculos. Os carros de primeira classe e breakes deverão ter latrinas. Depois escolherá a firma que melhores condições offerecer, chamando os Srs. Fry et Miers como fica referido no artigo **—A—**.

D—*Ponte*

Ao receber na Europa os desenhos, &c., da ponte do rio Piracicaba, que lhe serão em tempo remettidos, deverá se entender com o fabricante escolhido sobre o melhor modo de levar a effeito a sua construcção de maneira que tenha a necessaria solidez com a desejada economia—tendo o poder de combinar qual o ferro (ou secção de ferro) que poderá ser empregado.

E—*Mechanicos*

Contractará mechanicos para as officinas sob as seguintes condições:

1.ª Que os mesmos pagarão todas as despezas de viagem tanto na vinda como na volta, — sendo-lhes

adiantado, se isto fôr necessario, sómente o dinheiro preciso para a viagem até Campinas, o qual será depois descontado dos seus vencimentos á razão minima de vinte mil réis por mez.

2.ª Receberão desde a data da chegada em Campinas os mesmos vencimentos que recebem os empregados da mesma cathegoria na linha Ingleza.

3.ª Tudo isto constará de um contracto assignado pelos mesmos e pelo Sr. Hammond por parte da Companhia.

F—*Breakes*

Examinará e estudará a questão de breakes na sua applicação ás rodas motoras das machinas; e, se achar alguma cousa aproveitavel, encommendará os apparelhos necessarios para as locomotivas presentemente em serviço, devendo tambem as novas machinas que encommendar ter o mesmo aperfeiçoamento.

G—*Communicação com o machinista*

Estudará tambem a questão de communicação entre os passageiros e o machinista, para na sua volta poder-se combinar com o Superintendente da Companhia Ingleza a adopção do systhema nas duas estradas, caso ache que já foi resolvida satisfatoriamente a questão na Europa.

H—*Conversão de carros*

Deverá combinar com o fabricante sobre o melhor modo de converter dous carros de segunda classe em compostos ou mixtos,—encommendando o necessario para isto.

I—*Escolha do material*

Terá tambem muito cuidado em escolher o material constante da lista do Engenheiro em Chefe, como o material do telegrapho, gyrador, balança para pezar wagões, guindaste movel, signaes, &c., escolhendo sempre os typos mais aperfeiçoados.

J—Quando tiver o encarregado Hammond escolhido, depois de seu estudo e visitas, as fabricas com quem tenha de contractar o material, deverá de harmonia com Fry et Myers, correspondentes da Companhia, fazer e assignar os respectivos contractos para o que leva elle Hammond uma carta de apresentação a estes correspondentes e competente procuração.

As competencias de Hammond e Fry et Myers ficam assim discriminadas:

Hammond escolherá as fabricas para os contractos pela competencia technica que tem.

Fry et Myers com elle firmará os mesmos contractos por ser o correspondente da Companhia por cujas mãos tem de correr os capitaes precisos para pagamento dos contractos, e por ter de fiscalisar a recepção dos mesmos depois da volta de Hammond.

K—Durante sua estada na Europa, Hammond fiscalisará a construcção e fabrico de todo o material encommendado; aceitando por parte da Companhia aquelle que ficar prompto para o embarque antes de seu regresso, e autorisando o pagamento por Fry et Myers mediante certificado seu.

L—Quando tiver de retirar-se da Europa deverá deixar a Fry et Myers um relatorio, instrucções,

desenhos e todos os esclarecimentos que os habilitem a fiscalisar a recepção do material, de modo que, sob a responsabilidade delles Fry et Myers, seja o material conforme o contractado.

M—Deverá tambem Hammond fiscalisar e receber os vinte e cinco wagons descobertos já encommendados á firma *Ashbury Carriage Company,*—devendo a tal respeito a acção de Fry et Myers ficar limitada ao pagamento, embarque e accessorios, pois que a encommenda já está feita directamente á fabrica.

Artigo 4.º

Durante esta commissão e viagem continúa o encarregado Hammond a perceber seus vencimentos actuaes como empregado da Companhia Paulista, e além disso terá um conto de réis para a viagem de ida e volta e um conto de réis para ás despezas de locomoção na Europa, visitando fabricas, &c.

Recebe um conto de réis nesta Cidade antes da partida e um conto de réis na Europa pela casa de Fry et Myers, para o que irá a competente ordem.

Artigo 5.º

O encarregado Hammond deverá manter com a Directoria a mais activa correspondencia, communicando por todos os paquetes que vierem da Europa os passos que tem dado, as fabricas que tem percorrido, os melhoramentos que tem descoberto, os contractos que tem feito, mandando cópia destes com todos os detalhes, podendo para

mais facilidade no cumprimento deste artigo, escrever em inglez sua lingua natal.

ADDITAMENTO

Artigo 1—*bis*

O encarregado Hammond deverá mais na Europa mandar fazer o papel especial para titulos de acções do prolongamento e imprimil-as pela chapa das antigas acções já distribuidas, para o que a leva para a Europa, bem como os apparelhos para ser feito o papel especial, tudo de propriedade da Companhia.

Recommenda-se o seguinte:

1.° O papel das acções será de côr vermelha ou azul ou outra, de modo que fiquem as novas acções bem distinctas das antigas.

2.° Deverá se accrescentar na impressão em lettras bem viziveis e no lugar mais proprio o seguinte—PROLONGAMENTO.

3.° Deverá se corrigir na chapa um erro na palavra —ACCUO—devendo ser —ACÇÃO—.

4.° A tiragem deverá ser de 26,000 acções com os competentes talões numerados de 1 até 25,000, vindo o excesso (1,000) sem numeração, - encadernadas em cartão com 500 folhas e com a indicação dos numeros no livro contidas lançada nas costas do mesmo.

Artigo 2—*bis*

Destas instrucções fica tambem uma cópia fiel neste Escriptorio firmada por Hammond.

(Assignado) WALTER J. HAMMOND.

25 de Outubro de 1873.

ANNEXO N.º 12

Relação do material para toda a linha

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

RELAÇÃO DO MATERIAL A ENCOMMENDAR PARA TODA A LINHA

RAILS E ACCESSORIOS

24,500 rails de 7,32^{m} ou 24 pés.

1,625 ditos de 7,22^{m} ou 23' 8".

27,000 pares de talas (fish plates).

4,000 chapas de base (intermediate plates).

115,000 parafuzos para as talas, com suas porcas (folts & nuts).

460,000 grampos (spike).

MACHINAS E MATERIAL RODANTE

4 locomotivas de cargas.

2 carros de primeira classe.

2 ditos de freio para bagagens.

10 wagons cobertos, com freios
55 ditos descobertos.
2 ditos para gado.
Sobresalentes para as locomotivas.
Idem idem para os wagons.

APPARELHOS DIVERSOS

1 gyrador (turn table).
1 guindaste movel sobre trilhos (travelling cranc).
12 jogos de apparelhos para postes de signaes (signal pos & gear).
1 balança de pezar wagons.

MATERIAL PARA O TELEGRAPHO

Serviço da linha

200,000 metros de fio de ferro galvanisado, de 4 millimetros.
2,000 metros de fio de ferro galvanisado, para emendas.
2,000 isoladores intermedios.
500 ditos com chavetas.
20 ditos de juncção.
4 escadas de mão.
2 jogos de talha (blocks & tackler).
Corda de sobresalente para as talhas.
2 jogos de sarilhos com tornos (Winders & Vices).
2 pequenos tornos de mão.
12 alicates de cortar.
2 ferros de soldar.
8,000 parafuzos para os isoladores.
6 chaves para os mesmos parafuzos.

2 duzias de verrumas para os mesmos.
1 jogo de ditas, sortidas.

Serviço das Estações

9 instrumentos de uma só agulha.
9 campainhas de alarma para os mesmos instrumentos.
6 para-raios para os mesmos instrumentos.
6 bancos isoladores para as baterias.
300 vazos de vidro para as pilhas.
300 ditos porósos » » »
600 chapas metalicas para as mesmas.
450 metros de fio de cobre coberto de gutta percha.
200 » » » » » » » algodão.
6 chapas de cobre para o chão.
6 eixos de sobresalente para os instrumentos de agulha.
4 bobinas de sobresalente para os mesmos.
6 magnetes.
12 parafuzos de fixar o fio aos instrumentos.
1 ferro de soldar, pequeno.
1 jogo de alicates, sortidos.
1 dito de ferros de púa.
300 kilogrammas de sulphato de cobre.

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO

Engenheiro Chefe.

ANNEXO N.º 13

Condições geraes para fornecimento de rails

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

PROJECTO DE CONDIÇÕES GERAES PARA O FORNECIMENTO DE RAILS

1.º—*Objecto do contracto*

As presentes condições versam sobre um fornecimento total de 26,125 rails pezando 5,885 toneladas inglezas, sendo:

24,500	rails de 24 pés ou 7,32m	com	5,524,300	toneladas.
1,625	» de 23'—8" ou 7,218	»	361,400	»
		Total	5,885,700	toneladas.

Esta quantidade de rails poderá ser dividida em dous lotes, um de tres quintos do total e outro de dous quintos.

Neste caso o fornecedor se obrigará a fornecer ambos os lotes; porém o preço do segundo lote não será fixado senão ao tempo em que tiver de principiar sua entrega, que será em Janeiro de 1875, á vista do preço que então vigorar no mercado e com abatimento sobre este preço na mesma proporção do que tiver sido feito pelo fornecedor para o primeiro lote, quer tenha subido, quer tenha baixado o valor dos rails a respeito do que fôra na data do contracto.

2.° *Secção dos rails.—Modelo*

A secção transversal do rail deverá ser exactamente conforme ao desenho cotado e ao modelo feito de folha de aço, que serão entregues ao fornecedor pelo agente da Companhia, sendo o modelo carimbado com a marca que elle adoptar. Não se admittem differenças nas dimensões do typo adoptado excedentes de um millimetro ou 0,04 da pollegada ingleza.

3.°—*Pezo dos rails*

O pezo dos rails será de 31 1/4 kilogrammas por metro corrente ou 63 libras por jarda ingleza.

Será tolerada uma differença de pezo de 2 por cento para mais ou para menos nas recepções parciaes do fornecimento; mas, o pezo total do numero de rails pedido não deverá ser inferior nem exceder ao pezo acima fixado em mais de 1 por cento.

Dentro deste limite a Companhia obriga-se a pagar ao fornecedor aquella quantidade de rails pelo seu pezo real; acima porém delle, o pezo em excesso não lhe será pago, e os rails que excederem ao numero determinado sómente serão aceitos, se assim approuver á Companhia.

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO
S. PAULO

4.º—*Comprimento dos rails*

Serão fornecidos rails de dous comprimentos, á saber:

24,500 de 24 pés ou 7,320m.
1,625 de 23 pés —8—"7,218—/

Os comprimentos dos rails deverão ser exactamente medidos e não se aceitarão os que tiverem de mais ou de menos tres millimetros ou 1/8 da pollegada em relação ao comprimento marcado.

A Companhia terá a faculdade de encommendar rails de comprimento maior ou menor dos que acima fixados.

Os rails de maior comprimento não excederão de 30 e 1/2 pés ou 10 metros e serão pagos com um augmento de .... por cento sobre os preços dos de tamanho ordinario.

Os de menor comprimento não terão differença de preço.

5.º—*Condições do fabricante*

O fornecedor não poderá mandar fabricar os rails senão em fabrica conhecida e approvada pelo agente da Companhia e cujos productos gozem de boa reputação.

6.º—*Fabrico e qualidades dos rails*

Os rails devem ser fabricados de ferro da melhor qualidade e perfeitamente homogeneo, e serão forjados e laminados pelo menos duas vezes na temperatura de soldar; não terão pedaços emendados, nem indicios de soldaduras, rachas ou exfoliações.

Serão perfeitamente rectos em todo o comprimento; suas extremidades cortadas de esquadria com seu eixo e a secção rigorosamente lisa e sã.

Os processos empregados para os cortes dos tôpos dos

rails assim como para a sua rectificação terão de ser previamente approvados pelo agente da Companhia.

7.º—*Particularidades dos rails*

Os rails serão furados nas extremidades de conformidade com os desenhos entregues ao fornecedor, com dous furos destinados á receber os parafuzos das talas e terão dous entalhes rectangulares na base e na parte media onde entrarão as cabeças dos grampos.

Aquelles furos e estes entalhes ficarão exactamente de esquadro com o eixo do rail e serão cortados limpamente.

Cada rail terá bem visivel a marca da fabrica com o mez e anno em que fôr feito.

8.º—*Particularidade do fabrico*

As dimensões e a composição das barras que hão de servir para o fabrico dos rails, assim como o desenho das canelleiras, pelos quaes devem essas barras passar successivamente, serão submettidas á approvação do agente da Companhia. Mas esta formalidade não diminue de fórma alguma a responsabilidade do fornecedor pela boa qualidade dos rails.

Os rails mal soldados, com falhas e outros defeitos serão regeitados.

9.º—*Provas e experiencias*

Os rails serão experimentados do seguinte modo:

1.º *Prova pela pressão.*—Um certo numero de rails, tomados ao acaso em cada lote a receber, serão collocados ao alto sobre dous pontos de apoio, distantes entre si de 1 metro ou 3 pés 3".

Cada rail assim disposto deverá supportar durante cinco minutos no meio do intervallo entre os pontos de apoio, uma pressão de 12,000 kilogrammas ou cerca de 12 toneliadas inglezas e não conservar curvatura sensivel depois de retirado o pezo.

O mesmo rail, em identica posição, deverá supportar sem quebrar-se, durante cinco minutos, uma carga de 30,000 kilogrammas, ou 30 toneladas inglezas,

Depois se augmentará a carga até produzir a fractura.

2.° *Prova pelo choque.* - Cada uma das duas metades do rail quebrado, collocada ao alto sobre dous supportes distantes de 1 metro ou 3 pés 3", deverá supportar o choque de um martinete de 300 kilogrammas ou 660 libras, cahindo de uma altura de 2 metros ou 6 pés 6" sobre o rail no meio do intervallo dos dous supportes. Estes, neste caso, serão de ferro fundido e assentarão por intermedio de um quadro de carvalho sobre um massiço de alvenaria de um metro de espessura pelo menos, construido sobre terreno solido. Se um dos rails não resistir ás provas, continuar-se-ha a fazel-as sobre outros e se mais do decimo dos rails experimentados não resistir, todo o lote de que aquelles forem tirados será regeitado.

10.°—*Recepção*

A recepção dos rails terá lugar por lotes ou porções nas épochas fixadas no contracto.

O agente da Companhia, ou um seu preposto, será encarregado deste serviço e fal-o-ha na propria fabrica depois do exame dos rails, das provas acima designadas e da verificação de seu pezo.

Os rails de cada lote recebido pelo agente da Companhia serão marcados com o carimbo que este adoptar, e

os rails regeitados assignalados com outra marca bem visivel.

11.º—*Despezas das provas e recepção*

A inspecção e as experiencias durante o fabrico dos rails serão feitas na propria fabrica pelo agente da Companhia ou por um seu preposto, não correndo por conta do fornecedor senão os gastos concernentes á mão d'obra, aos apparelhos necessarios ás provas, á marcação dos rails, assim como o importe dos rails quebrados, &c.

O fabricante deverá facultar ao agente da Companhia todos os meios de exercer sua vigilancia durante o fabrico.

12.º—*Lugar da entrega—Transportes*

Os rails serão entregues pelo fornecedor em um porto de mar e postos á bordo do navio á sua custa, ficando incluidas no preço ajustado todas as despezas de transporte, acondicionamento, baldeações, &c., até seu embarque á bordo.

O agente da Companhia determinará, de accôrdo com o fornecedor, o porto de embarque mais conveniente aos interesses de ambas as partes contractantes.

13.º—*Prazos de entrega—Porções á entregar*

As épochas das entregas dos rails serão accordadas entre o agente da Companhia e o fornecedor, mas a primeira remessa de rails deve ser combinada de fórma que chegue a Santos ao mais tardar em Julho de 1874, e esta remessa não será de menos de um quinto do fornecimento total, e as outras devem succeder a essa regularmente de sorte que seis mezes depois tenham sido entregues tres quintas partes do fornecimento total, e até Julho de 1875 os dous quintos restantes.

14.º—*Pagamentos—Deposito de garantia*

Os pagamentos dos rails serão satisfeitos ao fornecedor á vista do conhecimento de embarque de cada porção de rails, depois destes terem sido examinados e aceitos pelo agente da Companhia.

Do importe de cada pagamento serão descontados 10 por cento que constituirão um deposito de garantia que o fornecedor deixará á disposição da Companhia até o exacto e completo cumprimento do contracto. As multas em que incorrer o fornecedor serão cobradas pela Companhia desse deposito e o fornecedor não terá direito de levantal-o senão depois que tiver completado o fornecimento e satisfeito todas as condições do contracto; e então receberá sómente o saldo que ficar, deduzidas as multas em que tiver incorrido.

15.º—*Multas por infracção do contracto*

O fornecedor incorrerá em multas cada uma das quaes poderá montar á 3 por cento do importe do fornecimento.

1.º Se não entregar nos prazos estipulados as porções de rails a que se obrigar.

2.º Se á vista da inspecção e das provas feitas pelo agente da Companhia este tiver de regeitar alguns dos lotes de rails entregues pelo fornecedor, e este o não substituir logo por outros em condições aceitaveis.

3.º Em qualquer caso de infracção do contracto por parte do fornecedor.

16.º—*Alterações no contracto*

Nenhuma alteração poderá ser feita nas clausulas do contracto sem uma ordem por escripto da Directoria da Companhia ou de seu agente.

17.º - *Augmento da encommenda*

O fornecedor obriga-se a fornecer á Companhia, sem alteração do preço ajustado, uma quantidade de rails além dos contractados que não exceda de um quarto da do primitivo fornecimento, tomando para isto um prazo em proporção com os fixados neste contracto.

18.º—*Julgamento das contestações*

Qualquer duvida ou contestação que se suscitar á respeito do contracto será decidida por meio de arbitros, seguindo-se no respectivo processo as disposições legaes que prevalecerem no Paiz em que se realisar a encommenda, em materia de juizo arbitral.

NOTA

Se alguma das presentes condições forem contrarias aos usos e costumes das fabricas da Inglaterra em materia de contracto, o agente da Companhia poderá modifical-as e alteral-as, procurando porém realisar este contracto nas melhores condições possiveis, tendo sempre em vista os interesses da Companhia.

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO

Engenheiro Chefe.

ANNEXO N.º 14

Condições geraes para o fornecimento de talas, &c.

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

PROJECTO DE CONDIÇÕES GERAES PARA O FORNECIMENTO DE TALAS DE FERRO, CHAPAS DE BASE, PARAFUSOS DAS TALAS E GRAMPOS

1.º—*Objecto do contracto*

As presentes condições referem-se ao fornecimento dos seguintes objectos, cuja quantidade acha-se exactamente determinada, mas cujo pezo é sómente estimativo e terá de ser verificado depois da fabricação:

27,000 pares de talas de 8,81 kilogrammas—19,427 libras cada par.

4,000 chapas de base de 2 kilogrammas—4,4 libras cada uma.

11,500 parafuzos com porcas para as talas, de 0,58 kilogrammas—4,28 libras cada um.

460,000 grampos de 0,27 kilogrammas—0,595 libras cada um.

2.º—*Fórmas e dimensões*

Serão entregues ao fornecedor os desenhos em escala natural dos objectos de que tratam estas condições, com as dimensões delles exactamente cotadas, assim como modelos bem acabados, quando sejam necessarios. Tanto os desenhos como os modelos serão authenticados pelo agente da Companhia, com a marca ou carimbo que elle para isto adoptar.

A—CONDIÇÕES PECULIARES ÁS TALAS E CHAPAS DE BASE

3.º—*Condições de fabrico*

As talas e chapas de base devem ser fabricadas de ferro da melhor qualidade e pelos processos que dêm o producto mais solido e perfeito, e que serão submettidos á approvação do agente da Companhia.

As peças, quando acabadas e apparelhadas, deverão apresentar um perfil uniforme com arestas vivas em todos os lados, furos sem fenda ou rebatimentos, superficies, limpas e lisas.

4.º—*Provas e experiencias*

As barras de ferro de que serão feitas as talas e as chapas de juntas, passarão pelas seguintes provas:

1.º Duas unidas, postas ao alto sobre dous pontos de apoio distantes de 1 metro, deverão supportar durante 15 minutos uma carga de 5,500 killogrammas collocada no meio dellas, sem que lhes resulte curvatura sensivel.

2.º As mesmas barras, collocadas em identicas condições, deverão supportar durante 5 minutos, sem quebrarem, uma carga de 12,000 kilogrammas, que será elevada até que se quebrem.

3.° Dous pedaços de rails reunidos por duas talas, feitas do ferro das barras experimentadas, da fórma porque hão de ser na linha, serão collocados sobre dous supportes de ferro fundido distantes de 1 metro e assentados sobre um solido alicerce de alvenaria. Nesta posição a junta assim feita deverá supportar, sem quebrar, o choque de um martinete de 300 kilogrammas ou 660 libras, cahindo da altura de 1,50 metros, ou 5 pés.

Quando as barras experimentadas, na razão de 1 por cento do lote a receber, resistirem ás referidas provas, continuar-se-hão as experiencias, e si a decima parte das barras experimentadas não satisfizer ás condições exigidas, o lote d'onde forem tiradas será regeitado, como não podendo servir ao fabrico das peças de que se trata.

5.°—*Condições para a recepção*

O fabricante deverá guardar estas peças em lugar secco.

Tanto as talas como as chapas de base devem ser bem acabadas a todos os respeitos.

Os buracos nellas abertos serão exactamente conforme as indicações dos desenhos, não se tolerando differença, nesta parte, maior do que 0,1 da pollegada ou 2 millimetros.

A collocação desses buracos será rigorosamente verificada por meio de moldes apropriados, que deverão adaptar-se áquellas peças com toda a precisão.

Tanto as talas como as chapas aceitas pelo agente da Companhia, ou por seus prepostos, serão marcadas com o carimbo adoptado para este fim, e as peças regeitadas postas de parte e claramente assignaladas com marca differente. Tanto as talas como as chapas serão reunidas em

maços de facil transporte, contendo um mesmo numero de peças, e atados com arâme.

B—CONDIÇÕES PECULIARES AOS PARAFUSOS E GRAMPOS

6.º—*Condições de fabrico*

Estas peças devem ser fabricadas de ferro da primeira qualidade e por processos que não alterem sua resistencia.

O ferro não deve ser quebradiço nem quando frio nem quando quente, e não deve apresentar traço algum de soldaduras, falhas, queimaduras ou defeitos de depuração.

As cabeças, quer dos parafusos, quer dos grampos, devem ser perfeitamente collocadas e perpendiculares aos corpos das mesmas peças, e soldadas pelo melhor processo, que em todo o caso será submettido a approvação do agente da Companhia.—O mesmo terá lugar a respeito do processo do fabrico das porcas dos parafusos, do córte destes na parte em que são atarrachados e de outras particularidades.

7.º—*Experiencias sobre o ferro*

O ferro a empregar no fabrico das peças de que se trata, deverá passar pelas seguintes provas:

1.º Alguns pedaços cortados d'entre as barras do mesmo ferro serão aquecidos e logo introduzidos n'um buraco de secção igual á delles feito n'uma peça de ferro fundido; e nelles se baterá lateralmente até que curvem em angulo de 45° pelo menos. Tirados neste estado, postos n'agua para esfriar e endireitados depois de frios, não devem apresentar indicio algum de fractura, dessoldadura ou deterioração do metal.

2.º Submettido á tracção, o ferro deverá supportar sem alongamento permanente uma carga correspondente

á 15 kilogrammas por millimetro quadrado de secção ou 21,300 libras por pollegada quadrada, tanto no sentido longitudinal como no sentido transversal.

A carga de ruptura não deverá ser inferior a 40 kilogrammas por millimetro quadrado ou 57,000 libras por pollegada quadrada no sentido longitudinal e 35 kilogrammas por millimetro quadrado ou 49,910 libras por pollegada quadrada no sentido transversal.

Os parafusos, armados de suas porcas, devem tambem supportar as referidas provas—e a soldadura das porcas deve ser experimentada introduzindo nellas á força um punção de aço até que se quebrem.

Si mais da decima parte das peças experimentadas deixar de resistir ás referidas provas, o lote de que ellas forem tiradas deverá ser regeitado.

8.º—*Verificação para a recepção*

Todas as peças deverão ser bem acabadas e exactamente conformes aos respectivos desenhos e adaptar-se justamente aos moldes feitos para a sua verificação.

As tarrachas dos parafusos e das porcas devem ser feitas pelos modelos Whitworth, terão o comprimento prescripto e serão muito regulares, não se tolerando differença alguma n'aquella dimensão nem nos diametros respectivos.

Deverão as porcas servir em todos os parafusos e vice-versa.

Verificar-se-ha se as porcas estão furadas e atarrachadas em direcção exactamente perpendicular ás suas faces paralellas.

Tanto os parafusos como os grampos, depois de aceitos pelo agente da Companhia, serão untados de alguma materia que os preserve efficazmente da oxydação, e serão

acondicionados em barricas contendo um numero certo de peças. Este numero, assim como o pezo das peças, será escripto em lettras e algarismos indeleveis e bem visiveis n'um dos fundos das barricas.

O agente da Companhia, verificado o numero e o pezo das peças contidas em cada barrica, por-lhe-ha o carimbo usual que servirá de prova de tel-os recebido na fabrica.

C—CONDIÇÕES COMMUNS Á TODAS AS PEÇAS DA ENCOMMENDA

9.º—*Modificações durante a execução*

Si durante a execução da encommenda a Companhia, por seu Engenheiro Chefe ou por seu agente, julgar conveniente modificar a fórma ou as dimensões de um typo qualquer das peças encommendadas, será obrigado o fornecedor a conformar-se aos novos desenhos que lhe serão entregues, porém a Companhia terá de receber todas as peças já fabricadas e em condições de ser aceitas, e de pagar ao fornecedor o valor das modificações a fazer nos modelos ou o de sua renovação, si esta fôr necessaria.

10.º *Pezo das peças*

O pezo normal das peças, fabricadas exactamente conforme os desenhos e modelos, será verificado na primeira entrega das peças de cada especie.

O agente da Companhia, á vista desta verificação, estabelecerá o pezo definitivo de cada peça e na recepção do fornecimento inteiro não admittirá differença maior de 2 por cento; e, quando isto succeder, não terá o fornecedor direito a receber o excesso de pezo sobre essa tolerancia.

Seguem-se os artigos 11 e os outros das condições geraes para o fornecimento de rails, &c.

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO,

Engenheiro Chefe.

ANNEXO N.º 15

Condições geraes para o fornecimento de locomotivas

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

PROJECTO DE CONDIÇÕES GERAES PARA O FORNECIMENTO DE LOCOMOTIVAS

1.º—*Objecto destas condições*

As presentes condições são concernentes ao fornecimento de quatro locomotivas para cargas, do typo constante do desenho junto.

2.º—*Condições technicas da linha ferrea*

As locomotivas serão construidas de fórma que sejam capazes de trabalhar vantajosamente n'uma linha, cujas condições geraes são as seguintes:

Bitola de 1m,60 ou 5'—pés e 3 pollegadas.

O comprimento total da linha montará a cerca de 135 kilometros—84 1/4 milhas inglezas—; comprehendendo-

se neste computo toda a distancia desde Jundiahy até o Rio Claro.

As locomotivas terão de fazer diariamente a viagem de ida e volta n'esta distancia.

O pezo dos rails por metro é 31,25 kilogrammas ou 63 libras por jarda.

Os rails serão assentados sobre dormentes de madeira com o intervallo em geral de 0m,90 ou 3 pés de eixo a eixo, e nas juntas de 0m,60 ou 2 pés.

Os rails serão reunidos por meio de talas (fish-plates) com parafusos e porcas e usar-se-hão chapas de base (sole plates) nas curvas de menor raio.

O raio minimo das curvas será de 300 metros ou cerca de 1,000 pés.

O declive maximo será o de 1 em 50 ou 2 por cento.

As descidas e subidas deste declive conterão curvas de 300 metros de raio e quasi sempre serão as partes mais sinuosas da linha. As machinas deverão ser capazes de puxar trens de 200 toneladas de pezo bruto. A velocidade normal dos trens não excederá a 32 kilometros ou 20 milhas por hora.

O combustivel usual será carvão de pedra.

3.º — *Descripção summaria e dimensões*

As machinas de que se trata são destinadas ao serviço dos trens de cargas.

Serão de quatro rodas conjugadas tendo na frente um bogie de quatro rodas de systhema americano. Cada machina completa em estado de trabalhar não pezará mais de 27 toneladas inglezas ou 27,432 kilogrammas.

A repartição do pezo sobre os eixos será aproximadamente e sobre tudo não excederá a seguinte:

Eixo trazeiro	10	toneladas	inglezas	— 10.160	kilogram.
Dito motor	10	»	»	—10.160	»
Bogie dianteiro	5	»	»	— 7.112	»
Somma	27			27.432	

As dimensões principaes das machinas serão como segue:

	metros	pés	pollegadas
Diametro das rodas conjugadas por fóra dos aros	1,169	3	10
Idem das rodas do bogie por fóra dos aros	0,711	2	4
Afastamento dos centros das rodas conjugadas	2,135	7	0
Diametro dos cylindros . .	0,405	1	4
Curso dos embolos . . .	0,610	2	0
Diametro interior do corpo da caldeira no extremo junto á fornalha. .	1,220	4	0
Dito junto á chaminé . . .	1,169	3	10
Superficie de aquecimento da fornalha.	7, 44	80	02
Idem » » dos tubos .	71,032	763	79
Idem » » total .	78,474	843	81
Idem da grelha da fornalha . .	—	15	81
Comprimento dos tubos entre as chapas	—	10	6
Diametro exterior dos tubos . .	0,051	0	2
Comprimento exterior da fornalha .	1,443	4	9
Largura interior da dita . .	1,042	3	5
Altura da chaminé ácima dos rails .	4,118	13	6

4.º—*Clausulas geraes*

As quatro machinas serão rigorosamente identicas entre si; de sorte que qualquer peça de uma dellas deverá poder se adaptar indistinctamente ás outras sem ser preciso retocal-a.

As machinas serão construidas conforme os planos geraes, apresentados pelo agente da Companhia.

Os desenhos dos detalhes e as especificações, quando não sejam adoptadas pelo fabricante as fornecidas pelo

agente da Companhia, terão de ser por este previamente examinadas e approvadas.

Cópias authenticas de todos os desenhos de execução serão enviadas a Directoria da Companhia por intermedio de seu agente.

5.°—*Particularidades das machinas*

A fornalha será feita de chapas de cobre de 11 millimetros ou 7/16 de pollegada para os lados e para o tecto; e de 12 1/2 millimetros ou 1/2 pollegada para os extremos. As chapas dos tubos terão na parte em que elles se adaptam 22 millimetros ou 7/8 de pollegada e esta espessura se reduzirá gradualmente á 12 1/2 millimetros ou 1/2 pollegada na parte inferior.

As travessas (stays) para fortalecer a fornalha serão tambem de cobre e terão o diametro exterior de 22 millimetros ou 7/8 de pollegada.

Os tubos serão de latão, tendo o diametro interior de 50 millimetros ou 2 pollegadas.

Serão em numero de 159 e terão entre as chapas o comprimento de 3^{m},202 ou 10'.6". Serão fixados ás chapas por meio de argolas de aço.

O corpo cylindrico da caldeira será feito de chapas de 12 1/2 millimetros ou 1/2 pollegada.

As do reservatorio de vapor serão de 11 millimetros ou 7/16 de pollegada e as da chapa dos tubos de 16 millimetros ou 5/8 de pollegada.

Todas estas chapas serão de ferro de Low-Moor ou de outro de qualidade egualmente superior.

As folhas do involucro da fornalha serão do mesmo ferro da espessura de 12 1/2 millimetros ou 1/2 pollegada.

O cylindro e a caixa de vapor serão do melhor ferro fundido e tão duro quanto permitta ser perfurado.

As corrediças ou gavetas de distribuição serão de cobre e as hastes respectivas de aço Bessemer, ou senão de ferro da melhor qualidade, convenientemente temperado. Serão de igual material todas as peças do movimento dos excentricos.

Os discos dos embolos serão de ferro fundido e as hastes de aço Bessemer ou de bom ferro temperado.

As machinas trarão duas bombas de alimentação.

Os connectores e as barras de juncção das rodas serão forjadas de um só pedaço de ferro, sem soldadura alguma.

As rodas conjugadas serão forjadas com seus raios pelo systhema mais solido e perfeito. Os aros (tyres) serão de aço e das fabricas mais acreditadas nesta especialidade.

Os pinos das manivellas e dos connectores serão tambem de aço Bessemer ou de ferro forjado da melhor qualidade.

O bogie, além do movimento de rotação, terá um jogo de 38 $^{m}/_{m}$ ou 1 1/2 pollegada para cada lado.

Este movimento será regulado e contrabalançado por meio de molas. As rodas do bogie serão de ferro forjado— e seus aros de aço.

O eixo motor será de ferro de Low-Môor ou de fabrica gozando de igual credito.

A machina será munida de um limpa-trilhos (cow-catcher) com disposição e dimensões apropriadas.

Os para-choques ficarão a 1^{m},015 ou 3 pés 4' acima dos rails e as competentes molas serão experimentadas para supportar 3 toneladas.

Além das cadeias e gancho de tracção no centro, haverá outras lateraes de segurança.

Cada locomotiva trará caixas de areia collocadas em lugar conveniente. Trará tambem uma coberta commoda e bem ventilada para abrigo do machinista.

Todos os parafusos, porcas e cavilhas devem ser fabricadas com tarraxas de Witworth.

As machinas trarão freios (brakes) ordinarios actuando sobre as quatro rodas conjugadas, e além disso serão munidas do apparelho Lechatelier ou d'outro mais aperfeiçoado para fazer uso do vapor como freio afim de moderar a velocidade ou fazer parar o trem.

A caldeira será exporimentada com a prensa hydraulica na pressão de 13 atmospheras ou 200 libras por pollegada quadrada e com vapor na de 10 atmospheras ou 150 libras.

6.º—*Dimensões e particularidades do tender*

As locomotivas serão acompanhadas de tenders de quatro rodas.

A capacidade de cada tender será:

Para carvão—1524 kilogrammas ou 1 1/2 toneladas.

Para agua—5452 litros ou 1200 galões.

As rodas do tender terão o diametro de 0,991 ou 3 pés 3 pollegadas.

Serão de ferro forjado ; os aros e os eixos de ferro de Low-Moor.

O tender será munido de freios actuando em todas as rodas.—O mechanismo dos freios será o usual.

O tender trará no centro entre os para-choques cadeias e ganchos de tracção e mais duas cadeias de segurança aos lados.

Os para-choques ficarão justamente a 1^{m},016 ou 3'—4" ácima dos trilhos e as molas respectivas deverão supportar até 3 toneladas.

7.º—*Apparelhos de segurança, utensilios, &c.*

As machinas serão munidas de todos os apparelhos de segurança, usados nas de primeira classe, e trarão comsigo todos os utensilios, ferramentas e instrumentos de machinista e foguista.

8.º—*Sobresalentes*

Para as quatro machinas encommendadas virão os seguintes sobresalentes em tudo semelhantes, ás peças das mesmas machinas:

1 par de rodas motôras, eixo de manivelia, pinos de manivella, e aros completos. Os aros devem vir postos, porém não torneados. O eixo de ferro forjado, os aros de aço.

1 par de aros (tyres) de aço para rodas motôras (em estado bruto).

1 eixo de rodas trazeiras (em estado bruto).

1 dito de dito do bogie (» » »).

1 » » » do tender (» » »).

2 pares de aros (tyres) de aço para o bogie (em estado bruto).

2 pares de aros (tyres) de aço para o tender (em estado bruto).

2 caixas de eixo para as rodas motôras (em estado bruto).

2 caixas de eixo para as rodas trazeiras (em estado bruto).

4 caixas de eixo para as rodas do tender (em estado bruto).

4 caixas de eixo para as rodas do bogie (em estado bruto).

4 bronzes para as rodas motoras (em estado bruto).

4 » » » » trazeiras (» » »).

4 bronzes para as rodas do tender (em estado bruto).

4 » » » » do bogie (» » »).

8 molas da guarnição do embolo torneadas, por cortar e um pouco reforçadas na largura (em estado bruto).

4 pares de bronzes grandes para os connectores (em estado bruto).

2 pares de bronzes pequenos (em estado bruto).

8 barras de juncção (» » »).

4 corrediças (» » »).

4 jogos (8) bronzes de excentricos (em estado bruto).

4 sobrepostas do cylindro (piston glands) (em estado bruto).

8 buchas da tampa do cylindro (piston bushes) (em estado bruto).

4 sobrepostas da caixa de distribuição (em estado bruto).

8 buchas da caixa da distribuição (em estado bruto).

1 manometro (pressure gauge).

2 valvulas de segurança de balança.

1 disco de embolo de ferro fundido.

2 hastes de embolo.

1 tampo de cylindro.

Estes sobresalentes não serão entregues e pagos senão com o ultimo lote da encommenda.

9.º—*Condições do fabrico—Inspecção na fabrica*

As machinas serão feitas em todas as suas partes de materiaes da melhor qualidade, e sua construcção, armação e ajustamento serão as mais apuradas e tão perfeitas como nas machinas fabricadas nas officinas mais acreditadas.

A Companhia terá o direito de inspeccionar, por meio de seu agente ou de prepostos deste, a fabricação das machinas durante todo seu processo e o fabricante deverá facultar aos mesmos empregados todos os meios de effectuarem as verificações, exames e provas necessarias para reconhecer se as clausulas e especificações do contracto são fielmente cumpridas.

10.º—*Mudanças de plano durante a execução*

Si durante o fabrico das machinas a Companhia, ou seu agente em nome della, exigir nas fórmas, dimensões ou disposições das machinas ou de peças dellas mudanças ou alterações que importem augmento dos gastos do fabrico ou rejeição de peças já executadas, o fabricante será obrigado a realisar as mesmas mudanças e alterações, mas terá direito a uma indemnisação, cujo valor, em caso de desaccôrdo, será fixado por peritos designados pelas partes interessadas.

11.º—*Experiencias*

A Companhia terá o direito de fazer experimentar uma ou mais vezes as machinas depois de montadas.

As experiencias serão feitas em presença do agente da Companhia e do fabricante ou de seus agentes e terão por objecto não só a verificação da boa qualidade dos materiaes, como a excellencia da mão d'obra das machinas.

As despezas com estas experiencias correrão por conta da Companhia; porém todas as modificações, reparações, mudanças no machinismo, cuja necessidade fôr reconhecida pelas mesmas experiencias, causadas por defeitos de construcção ou má qualidade dos materiaes, serão feitas a custa do fabricante, que neste trabalho se deverá

conformar em todos os pontos ás prescripções do agente da Companhia.

12.º—*Recepção—Acondicionamento – Embarque*

A recepção definitiva das machinas será effectuada pelo agente da Companhia, quando elle as considerar em estado de serem aceitas.

O agente da Companhia terá o direito de rejeitar as machinas que apresentarem defeitos, não satisfizerem nas experiencias ou não estiverem conformes no todo ou nas partes aos planos e especificações por elle feitas ou aceitas e approvadas.

O acondicionamento, encaixotamento, despezas de transporte, fretes, direitos e todas as mais despezas a fazer com as machinas até sua entrega n'um porto á bordo do navio, que terá de conduzil-as ao porto de Santos, pertencerão ao fornecedor, que accordará com o agente da Companhia acerca do porto de embarque mais conveniente ás duas partes contractantes.

13.º—*Prazos de entrega – Multas*

Os prazos de entrega das machinas serão fixados definitivamente pelo agente da Companhia, de accôrdo com o fornecedor; tendo ambos em vista que pelo menos uma das machinas deverá ser posta á bordo antes de Julho de 1874; e uma outra até Janeiro de 1875, e as duas restantes, com os sobresalentes, até Julho de 1875.

Si o fornecedor exceder dos prazos definitivamente fixados no contracto, incorrerá n'uma multa de £ 100 por cada mez de demora no prazo da entrega de cada machina—; e si a demora exceder de tres mezes, a Companhia terá o direito de rescindir o contracto e de tratar todas as machinas ou as que ainda estiverem por fazer com outro

fabricante, sem prejuizo, por este facto, de reclamar do primeiro indemnisação por perdas e damnos, que lhe resultarem, seja da demora havida na entrega das machinas, seja da elevação do preço dellas ou de outros factos da mesma origem.

14.º—*Pagamentos*

Os pagamentos das machinas serão satisfeitos ao fornecedor a vista do conhecimento de embarque de uma ou mais machinas, devidamente aceitas pelo agente da Companhia. Do importe de cada pagamento serão descontados 10 por cento para constituir-se um deposito de garantia, que o fornecedor deixará a disposição da Companhia até o exacto e completo cumprimento do contracto.

As multas, em que incorrer o fornecedor, serão cobradas pela Companhia deste deposito e o fornecedor não terá o direito de levantal-o senão depois que tiver completado o fornecimento e satisfeito a todas as condições do contracto; e então receberá sómente o saldo que existir, deduzidas as multas em que tiver incorrido.

15.º—*Julgamento das contestações*

Qualquer duvida ou contestação que se suscitar a respeito do contracto será decidida por meio de arbitros; seguindo-se no respectivo processo as disposições legaes que prevalecerem no Paiz, onde se realisar a encommenda, em materia de juizo arbitral.

NOTA

Si algumas das presentes condições forem contrarias aos usos e costumes das fabricas de Inglaterra em materia

de contractos, o agente da Companhia poderá modifical-as e alteral-as, procurando porém realisar o contracto nas melhores condições possiveis—tendo sempre em vista os interesses da Companhia.

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO,

Engenheiro Chefe.

ANNEXO N.º 16

Condições geraes para o fornecimento de carros e wagons

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

PROJECTO DE CONDIÇÕES GERAES PARA O FORNECIMENTO DE CARROS E WAGONS

1.º—*Objecto destas condições*

Versam ellas sobre o fornecimento dos seguintes carros e wagons para o serviço da Companhia Paulista; a saber:

2 carros de passageiros de primeira classe.
2 ditos para bagagens com freios (brakes).
10 wagons cobertos, com freios.
55 ditos descobertos.
2 ditos para gado e animaes.

2.º—*Clausulas geraes*

Todo o material rodante desta encommenda será feito para a bitola de 1m,60 ou 5 pés e 3 pollegadas—; e em sua construcção deve ser apropriado para que possa facilmente circular em curvas de 200 metros de raio.

Os estrados (frames) de todos os carros de passageiros devem ser de identica structura, de sorte que os dos carros de uma classe possam servir nas de outra e vice-versa.

Na escolha do novo material o agente terá em consideração realisar quanto possivel a uniformidade com o material que actualmente possue a Companhia Paulista.

O mesmo deve se dar a respeito dos estrados dos wagons de cargas entre si.

As dimensões exteriores das caixas dos carros dos passageiros serão as mesmas para todas as classes.

Os centros dos parachoques ficarão em regra geral—1m,016 ou 3',4" acima dos trilhos.

As rodas com seus aros, eixos, caixas de graixa, mancaes, &c., terão dimensões identicas em todos os carros, e o mesmo se dará para os wagons.

Tanto uns como outros serão montados sobre 4 rodas.

Todo o material da encommenda será construido—conforme os planos geraes e de detalhe que forem apresentados pelo agente da Companhia; e quando o fornecedor em substituição áquelles offereça outros, estes terão de ser examinados e approvados pelo mesmo agente.

Cópias authenticas de todos os desenhos de execução serão enviados á Directoria da Companhia por intermedio de seu agente.

3.º—*Particulares dos carros de primeira classe*

Cada compartimento terá 10 assentos.

Os estrados serão de madeira de carvalho ou de téca, bem secca e isenta de todo e qualquer defeito, e solidamente reforçados com peças de ferro forjado.

As almofadas exteriores e em geral todo o corpo dos carros serão feitos de téca.

Serão divididos em dous compartimentos eguaes, ficando entre elles reservado o espaço necessario para uma latrina.

Os carros terão tecto duplo, e suas janellas além de vidraças serão munidas de venezianas.

Os assentos serão empalhados e egualmente os encostos.

No exterior os carros serão simplesmente envernizados com o verniz de melhor qualidade proprio para carros; o interior será lustrado a bonéca.

As rodas e os eixos serão do melhor ferro forjado; os aros das rodas de aço fundido, mas não torneados.

As molas do melhor aço n'isto empregado.

As caixas de unto serão adaptadas sómente ao emprego do azeite e semelhantes ás adoptadas na Companhia Paulista.

Cada carro de primeira classe terá no tecto quatro lampeões, dous em cada compartimento.

4.º—Particulares sobre os carros de freio (brakes)

Os carros de freio tambem não se afastarão do typo actualmente usado na linha de Jundiahy á Campinas, e serão feitos em geral dos mesmos materiaes usados nos carros de passageiros.

Terão tres compartimentos: um no centro para bagagens; um dos extremos para o guarda freio, e o outro para qualquer emprego que se faça preciso.

O agente da Companhia poderá nelles introduzir qualquer melhoramento moderno, que ache conveniente para o serviço da linha.

5.º—*Particulares sobre os wagons de cargas cobertos*

O plano geral destes wagons não differirá do dos que agora acham-se no serviço da Companhia Paulista, salvo pequenos detalhes que serão especificados pelo agente da Companhia.

Os estrados serão de carvalho, são e bem secco, assim como todo o madeiramento, excepto o tecto e os enchimentos de taboas, que serão de pinho de resina.

A cobertura exterior do tecto será de ferro corrugado.

As rodas e os eixos serão de ferro forjado; os aros das rodas de aço fundido sem serem torneados; os mancaes de bronze e as caixas de unto taes quaes as dos carros de passageiros.

Cada wagon trará um freio com o respectivo apparelho motor e os dez wagons da encommenda serão apparelhados de sorte que formem cinco pares com duplo freio.

6.º—*Particulares sobre os wagons de cargas descobertos e os wagons de gado*

Os cincoenta e cinco wagons desta especie, designados na encommenda, serão em tudo identicos aos vinte e cinco ultimamente encommendados para o serviço da Companhia Paulista.

Os estrados delles na estructura, dimensões e materiaes empregados não differirão dos wagons cobertos —; assim como quanto á rodas, eixos, aros e mais obras de ferro.

Os dous wagons de gado serão no seu todo semelhantes aos que hoje evistem no serviço da Companhia com a

unica differença de que terão uma cobertura de madeira, e algum outro melhoramento que o agente da Companhia achar conveniente.

7.º—*Condições do fabrico—Inspecção na fabrica*

Todo o material rodante da presente encommenda será em todas as suas partes fabricado de materias primas da melhor qualidade e sua mão d'obra no geral e em todos os detalhes será tão esmerada e perfeita como costuma ser nos productos desse genero das officinas as mais afamadas.

A Companhia terá o direito de inspeccionar por meio de seu agente ou de prepostos destes a fabricação do material rodante durante todo seu processo e o fabricante deverá facilitar aos mesmos empregados todos os meios de fiscalisar a encommendo e effeituar as verificações, exames e provas necessarias para reconhecer se as clausulas e especificações do contracto são fielmente cumpridas.

8.º—*Sobresalentes*

Os carros e wagons serão acompanhados das peças de sobresalente, constantes da seguinte lista em tudo eguaes ás do material encommendado:

2 pares de rodas de 1,^{m}067 ou 3 pés 6 pollegadas para os carros com os respectivos eixos e aros.

4 pares de rodas de 0,^{m}915 ou 3 pés para os wagons com eixos e aros.

12 caixas de eixos, com mancaes, tampos e pertenças completas.

8 para-choques de ferro fundido, para os wagons.

2 molas de wagons.

6 duzias de lubrificadores das caixas de eixo.

Os sobresalentes não devem ser entregues e pagos se não com o ultimo lote da encommenda.

9.º—*Mudanças de plano durante a execução*

Si durante o fabrico do material encommendado a Companhia ou seu agente, em nome della, exigir nas fórmas, dimensões ou disposições dos carros ou dos wagons, mudanças ou alterações que importem augmento dos gastos do fabrico on a rejeição de peças já executadas, o fabricante será obrigado a realisar as mesmas mudanças e alterações; mas terá direito a uma indemnisação, cujo valor, em caso de desaccordo, será fixado por peritos designados pelas partes interessadas.

10.º—*Recepção—Acondicionamento—Embarque*

A recepção definitiva dos wagons e carros será effeituada pelo agente da Companhia. Elle terá o direito de rejeitar os carros e wagons que apresentarem defeitos ou não estiverem conformes no todo ou nas partes aos planos e especificações por elle feitos ou propostos pelo fabricante e por elle aceitos e approvados.

O acondicionamento, encaixotamento, despezas de transportes, fretes, direitos e todas as mais despezas a fazer com o material de que se trata até sua entrega n'um porto á bordo do navio, que terá de conduzil-o ao porto de Santos correrão por conta do fornecedor, que accordará com o egente da Companhia acerca do porto de embarque mais conveniente as duas partes contractantes.

11.º—*Prazos de entrega—Multas*

Os prazos de entrega do material encommendado seserão fixados pelo agente da Companhia de accôrdo com o fornecedor, tendo ambos em vista que uma metade de

todo o encommendado deverá achar-se em Santos antes de Janeirs de 1875 e a outra metade com os sobresalentes, &c., até Julho de 1875.

Se o fornecedor exceder dos prazos, definitivamente fixados no contracto, incorrerá n'uma multa de £ 200 por cada mez de demora no prazo da entrega de cada porção ou lote do fornecimento; e, si a demora exceder de tres mezes, a Companhia terá o direito de rescindir o contracto e de tratar todo o material ou a parte que ainda estiver por fazer com outro fabricante, sem prejuizp, por este facto, de reclamar do primeiro indemnisação pelas perdas e damnos, que lhe resultarem seja da demora havida na entrega do material, seja da elevaçao de seu preço ou de outros factos da mesma origem.

12.º—*Pagamentos*

Os pagamentos do material desta encommenda serão satisfeitos ao fornecedor á vista do conhecimento de embarque de cada lote entregue e devidamente aceito pelo agente da Companhia.

Do importe de cada pagamento serão descontados 10 por cento para constituir-se um deposito de garantia que o fornecedor deixará á disposição da Companhia até o exacto e completo cumprimento do contracto.

As multas em que incorrer o fornecedor serão cobradas pela Companhia deste deposito e o fornecedor não terá o direito de levantal-o senão depois que tiver completado o fornecimento e satisfeito a todas as condições do contracto; e então receberá sómente o saldo que existir, deduzidas as multas em que tiver incorrido.

13.ª—*Julgamento das contestações*

Qualquer duvida ou contestação que se suscitar á respeito do contracto será decidida por meio de arbitros, seguindo-se no respectivo processo as disposições legaes que prevalecerem no Paiz, onde se realisar a encommenda, em materia de juizo arbitral.

NOTA

Si algumas das presentes condições forem contrarias aos usos e costumes das fabricas da Inglaterra em materia de contractos, o agente da Companhia poderá modifical-as e alteral-as, procurando porém realisar este contracto nas melhores condições possiveis,—tendo sempre em vista os interesses da Companhia.

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO

Engenheiro Chefe.

ANNEXO N.º 17

Relatorio do Engenheiro Chefe Dr. Rebouças filho

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

Escriptorio Technico

Campinas, 18 de Fevereiro de 1874.

Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o seguinte Relatorio do serviço a meu cargo desde o principio dos trabalhos até esta data.

REVISTA GERAL DOS TRABALHOS

Contractado para dirigir o serviço technico do prolongamento para Rio Claro, entrei no exercicio desta commissão no dia 12 de Julho de 1873.

A 14 do mesmo mez cheguei a Campinas e de 16 a 20 fiz um reconhecimento geral do terreno percorrendo as estradas, que ligam esta Cidade á do Rio Claro, no intuito de adquirir noções exactas da zôna, que lhes fica proxima, e dos cursos d'agua e systhemas de montanhas, que ellas atravessam e que de certo interessavam ao traçado da linha a projectar.

A esse primeiro reconhecimento seguiu-se, nos dias 23 e 24, um outro mais minucioso, que só se estendeo até o rio Piracicaba e que teve por objecto examinar os valles do corrego do Jacuba e do ribeirão do Quilombo, adoptados para directrizes dos estudos até aquelle rio.

A 26 de Julho a primeira turma de estudos encetava seus trabalhos fincando a estaca inicial no extremo dos trilhos da Estação de Campinas.

A 4 de Agosto procedi ao reconhecimento especial do valle do Tatú entre sua fóz no rio Piracicaba e a Cidade da Limeira e no dia seguinte a segunda turma de estudos iniciava suas operações a partir dessa Cidade caminhando para o lado de Campinas.

Desde então as duas turmas trabalharam á porfia até que se encontraram e communicaram suas picadas de exploração no dia 14 de Outubro, tendo sómente cerca de dous e meio mezes de serviço.

Entre ambas haviam explorado e estudado 61.835 metros de linha util, além de cerca de 20 000 metros de variantes e picadas perdidas, o que bem denota que se repetiam exames e explorações antes de fixar a escolha do traçado.

No levantamento da planta e do nivellamento seguiram-se os processos mais minuciosos e exactos. As secções transversaes, tomadas em geral de 20 em 20 metros, em vez de o serem com o clinometro como é usual, foram ni-

velladas com o nivel de prumo, instrumento extremamente simples e portatil, que a um trabalho muito expedito reune a qualidade de dar resultados quasi tão exactos como os niveis de oculo.

Por tanto a celeridade daquelles estudos não póde ser attribuida a menos esmero e exactidão nas explorações e nos processos empregados no serviço technico, mas principalmente a actividade e pericia dos operadores.

Dirigiu a primeira turma de estudos o Engenheiro Doutor João Augusto Cesar de Sousa e a segunda o Engenheiro Doutor Antonio Francisco de Paula Sousa; Chefes distinctos que tiveram em seus ajudantes dignos emulos no trabalho.

A 22 de Outubro achava-se completo todo o serviço dos estudos definitivos entre Campinas e Limeira.

A 27 do mesmo mez, justamente tres mezes depois que se fincára a primeira estaca da exploração em Campinas, dava-se começo no mesmo lugar á locação da linha que tinha de ser executada.

Nos primeiros dias de Novembro fiz o reconhecimento do terreno entre Limeira e Rio Claro, examinando a base de operações que convinha seguir, e a 6 do mesmo mez começaram os estudos no terreno entre aquellas duas Cidades.

A 21 de Novembro entreguei á Directoria os planos da linha em 30 kilometros, constituindo sua primeira secção, e antes do fim do dito mez corria annunciada a arrematação das obras desta secção.

No ultimo dia do anno passado a Directoria recebia os planos de mais 15 kilometros de linha, que attingiam á margem do rio Piracicaba. No mesmo dia a turma da terceira secção, dirigida pelo seu Chefe o Engenheiro Doutor

Paula Sousa, estabelecia o ultimo marco da magistral da linha na Cidade do Rio Claro, tendo concluido em menos de dous mezes 29300 metros de estudos definitivos.

A outra das duas turmas, occupada em operações no terreno, sob a direcção do Engenheiro Doutor Cesar de Sousa, deixava a locação da primeira secção no 22.º kilometro.

Extraordinariamente productivo havia sido o trabalho do pessoal technico, que tenho a honra de dirigir, em pouco mais de cinco mezes em que estivera funccionando, ainda em estado incompleto.

No campo, sómente duas turmas de operadores haviam concluido os estudos definitivos até Rio Claro com mais de 91 kilometros de desenvolvimento util; haviam feito além disto para cima de 20 kilometros de variantes e explorações perdidas, e ainda tinham concluido 22 kilometros de locação.

O Escriptorio Technico havia promptificado os planos completos de 47 kilometros da linha e tinha em andamento os da parte restante; desde meiados de Outubro apresentára a Directoria o projecto das condições geraes e especificações de todo o material fixo e rodante a encommendar do estrangeiro; as condições geraes e especificações concernentes ás obras de empreitada foram submettidas á approvação da Directoria em fins de Novembro e pouco depois as destinadas ao fornecimento dos dormentes e postes telegraphicos.

O mez de Janeiro de 1874 viu o começo das obras da linha do Rio Claro, inauguradas a 19 deste mez na empreitada perto de Campinas.

Até meiados do dito mez corrêra o processo da escolha dos empreiteiros d'entre as quinze propostas apresentadas no concurso para as obras da primeira secção.

Entre tres proponentes preferidos foram repartidos os 45 kilometros de linha, cujo projecto achava-se concluido, e os respectivos contractos consignaram que as obras da preparação do leito deveriam ficar concluidos em seis mezes para 10 kilometros; em sete mezes para 20; em oito mezes para 38 e em trese mezes para os 45 kilometros.

Actualmente acham-se as obras começadas nas tres empreitadas em que foram divididas, mas por estarem apenas em principio fôra muito aventuroso qualquer juizo sobre as probabilidades de sua conclusão nos prazos marcados.

PESSOAL TECHNICO

Annexo acha-se o quadro do pessoal technico actualmente em serviço, especificando os vencimentos e a data do exercicio de cada um dos empregados.

Este pessoal acha-se repartido pelo Escriptorio Technico e por tres secções conforme tambem fica determinado no referido quadro.

Só em meiados de Dezembro ficou constituido o presente corpo de empregados, que considero completo e capaz de satisfazer ás necessidades do serviço.

PRIMEIRA SECÇÃO

Esta secção, segundo as ultimas medições da locação, comprehende 30053 metros a partir da extremidade dos trilhos da Estação de Campinas.

Seus estudos definitivos, principiados em 26 de Julho de 1873, ficaram terminados em Outubro.

Em 27 desse mez começou sua locação, que ficou completa em 25 de Janeiro ultimo.

Proseguiram porém até 7 do corrente os trabalhos do campo para segurar as tangentes, designar com marcos especiaes as entradas dos córtes e concluir as secções transversaes definitivas, que hão de servir aos calculos dos movimentos de terra.

Esta secção acha-se toda arrematada, repartida em duas empreisadas, cada uma de 15 kilometros.

Em ambas os córtes mais pezados acham-se atacados e as obras proseguem com mais ou menos vigor.

SEGUNDA SECÇÃO

Segundo a divisão, recentemente estabelecida, começa esta secção no fim da primeira ou a 30053 metros de Compinas e vae acabar a cerca de 2900 metros á quem da Limeira, onde se estabeleceo o ponto inicial da terceira.

Pela medição do projecto de locação ficará tendo 27638 metros, sendo feita de proposito menor que as outras secções por conter a grande ponte do rio Piracicaba, obra importante que exigirá todos os cuidados do Engenheiro della encarregado.

Os estudos definitivos da segunda secção ficaram concluidos em meiados de Outubro.

Sua locação começou a 5 de Jaueiro ultimo e actualmente acha-se nas proximidades do 15.° kilometro da alludida secção ou do 45.° a contar de Campinas.

Os 8 primeiros kilometros desta secção tem seguras as tangentes, marcadas as entradas dos córtes e levantadas as secções transversaes, achando-se por tanto inteiramente preparados para a execução do movimento de ter-

ras. Este já teve principio em alguns córtes —na parte empreitada da secção, constante de seus primeiros 15 kilometros.

Os planos do resto da secção estão sendo cancluidos, e no mez proximo poderão ser submettidos á approvação do Governo Provincial.

TERCEIRA SECÇÃO

O desenvolvimento desta secção ainda não póde ser exactamente determinado por depender do projecto da linha que ainda está por concluir. Com tudo, ella ficará com menos de 32 kilometros, contados de seu ponto inicial, que é o final da segunda secção, até a situação provavel da Estação do Rio Claro.

Os estudos definitivos desta secção ficaram completamente concluidos em 10 de Janeiro ultimo.

Sua locação começou a 10 do corrente e prosegue activamente.

Sómente no proximo mez serão presentes á Directoria os planos desta secção, nos quaes ora se trabalha.

ESCRIPTORIO TECHNICO

Só poude ficar organisado regularmente este Escriptorio no principio do mez de Setembro quando entrou em exercicio o Engenheiro Andréas Schmidt, que preenche perfeitamente o lugar de Chefe desta repartição.

Já foram mencionados summariamente os principaes trabalhos do Escriptorio até o fim do anno passado no primeiro artigo deste Relatorio. Escusado é repetil-os.

D'então para cá o Escriptorio Technico tem trabalhado nos planos da linha entre o rio Piracicaba e seu ponto terminal que ora vão adiantados.

Acham-se em elaboração o projecto da grande ponte sobre o rio Piracicaba e o das casas de guarda, além de varios planos, desenhos, &c., &c., cada dia exigidos pelo progresso das obras.

DESPEZA

Até o fim de Dezembro todas as despezas, concernentes ao serviço technico do prolongamento, montaram á importancia total de Rs, 39:677$206.

Segundo a discriminação, feita detalhadamente nos livros do Escriptorio Technico, eis como este total se distribue nas seguintes verbas:

1.ª	Direcção e Escriptorio Technico . . .	. . .	11:770$524
2.ª	Explorações e estudos (serviço de campo):		
	1.ª e 2.ª secções (acabadas). .	10:290$968	
	3.ª secção (por acabar) . .	3:587$630	13:878$598
3.ª	Locação—22 kilometros da 1.ª secção .	. . .	4:175$500
4.ª	Instrumentos e ferramentas .	. . .	7:496$915
5.ª	Moveis e utensilios . . .	. . .	734$033
6.ª	Preparos da casa do Escriptorio	. . .	224$000
7.ª	Despezas geraes	. . .	1:397$636
	Somma.	. . .	39:677$206

Se toda esta somma representasse—exclusivamente—despezas de estudos, ainda assim repartidas pelos 91 kilometros deste serviço, quasi completo no fim de Dezembro, daria 436$000 réis por cada kilometro; o que seria muito pouco em comparação dos 750$000 réis que o Governo Imperial paga por trabalho semelhante.

Mas incontestavelmente aquelle calculo seria todo em nosso desfavor, pois evidentemente não pertence a estudos a verba terceira, que é de despezas de locação; nem as verbas quarta, quinta e sexta devem ser-lhes carregadas, quando os instrumentos, os moveis e o preparo do Escriptorio, além de conservarem sempre algum valor, terão applicação em todo o decurso do serviço.

Mesmo da verba setima—despezas geraes—ha muita cousa que ainda não teve consummo; mas com tudo leval-a-hemos toda á despezas de estudos.

Sommando portanto as parcellas primeira, segunda e setima, acharemos a somma de 27:046$758 réis para representar a importancia real dos estudos até o fim de Dezembro.

Todo o serviço a elles concernente ficou completo a 10 de Janeiro, gastando-se mais 667$770 réis.

Portanto, em definitiva, os 91 kilometros de estudos da linha do Rio Claro custaram 27:714$528 réis ou a razão de Rs. 304$550 por kilometro.

Estes resultados comprehendem não só todas as despezas dos trabalhos de campo, taes como vencimentos de Engenheiros e ajudantes, operarios, mantimentos, &c., mas tambem os vencimentos do Engenheiro Chefe e os do pessoal do Escriptorio Technico.

Considerando sómente as despezas feitas com o serviço de campo, eis os resultados que se deduzem dos assentamentos deste Escriptorio :

ESTUDOS ENTRE CAMPINAS E LIMEIRA

Turma do Engenheiro Cesar de Sousa

Despendeo nos estudos de 38268 metros 5:645$288 réis ou pouco mais de 147$000 rs. por kilometro.

Levando em conta os 8 kilometros de variantes, que esta turma fez, a despeza por kilometro desceria a Rs. 122$000.

Turma do Engenheiro Paula Sousa

Gastou 4:645$680 réis nos estudos de 23539 metros aproveitados sahindo cada kilometro por 196$400 réis.

Considerando porém mais 11304 metros de explorações perdidas, que a mesma turma fez, sahiria o kilometro por pouco mais de 133$000 réis.

ESTUDOS DE LIMEIRA A RIO CLARO

A turma do Engenheiro Paula Sousa despendeo nesta secção 4:255$400 réis em 29326 metros ou cerca de 145$000 réis por kilometro.

Em summa, considerando conjunctamente as tres secções da linha, o serviço de campo custou na totalidade 14:546$368 réis e por cada kilometro de linha aproveitada 160$000 réis em somma redonda.

O serviço da locação, na parte feita até o fim do anno passado, sahiu a pouco menos de 190$000 réis por cada kilometro.

Fiquem sem commentarios os citados algarismos.

Sua confrontação, por quem possa fazel-a com dad analogos de outras estradas de ferro, demonstrará caba mente que no serviço technico da do Rio Claro tem dom nado a verdadeira economia; essa que não se poupa á de pezas necessarias, que não se esquiva a ellas sacrificanc sem calculo tempo e trabalho preciosos, que sempre ant põe os grandes aos pequenos interesses e que em result do é a unica capaz de realisar obras bem feitas, em pra curto e baratas na realidade.

Terminarei rendendo os merecidos louvores a todo corpo de empregados do serviço technico, a cujos consta tes esforços, abnegação e intelligencia devem ser att buidos todos os bellos resultados até hoje obtidos nes serviço.

Fôra injustiça distinguir qualquer nome quando t dos têm concorrido para esta obra complexa, cada um medida de seus recursos, mas movidos todos pelos me mos estimulos do dever e possuidos do desejo de levar cabo a empreza, começada sob tão bons auspicios.

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO

Engenheiro Chefe.

Typographia do «Correio Paulistano»

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

Quadro do pessoal technico em 1.º de Janeiro de 1874.

NOMES	CATHEGORIAS	VENCIMENTO ANNUAL	DATA DO EXERCICIO	Observações
DIRECÇÃO E ESCRIPTORIO TECHNICO				
Doutor Antonio Pereira Rebouças Filho . . .	Engenheiro Chefe	15:000$000	12 de Julho de 1873	Os vencimentos comprehendem o augmento autorisado por officio da Directoria de 12 de Dezembro do anno proximo passado, e que começou a vigorar em 1.º de Janeiro de 1874.
Andréas Schmidt	Chefe do Escriptorio	6:000$000	2 de Setembro de »	
Francisco de Paula Ramos de Azevedo . . .	Ajudante	2:400$000	15 de Julho de »	
Francisco Carlos Augusto de Andrade . . .	Secretario	1:500$000	28 de Agosto de »	
PRIMEIRA SECÇÃO				
Doutor Antonio Alves da Silva e Sá. . . .	Chefe de Secção	6:500$000	16 de Dezembro de 1873	
Ricardo Gray.	Ajudante	2:400$000	15 » » » »	
João Baptista Dias de Toledo	Idem	1:440$000	28 de Julho de »	
SEGUNDA SECÇÃO				
Doutor João Augusto Cesar de Sousa . . .	Chefe de Secção	7:200$000	12 de Julho de 1873	
Henrique Eduardo Weaver	Ajudante	3:600$000	17 » » » »	
Carlos Franklin	Idem	1:800$000	28 » » » »	
TERCEIRA SECÇÃO				
Doutor Antonio Francisco de Paula Sousa . .	Chefe de Secção	7:200$000	15 de Julho de 1873	
Benjamin Schalch.	Ajudante	3:000$000	1.º de Setembro de »	
João Maxwel Rudge	Idem	2:400$000	15 de Julho de »	

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO, Engenheiro Chefe.

Appenso ao annexo n.º 17—Pag. ult.

150'